مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط
جامعة الجزائر (2)

الموانئ الجزائرية عبر العصور

سلما وحربا

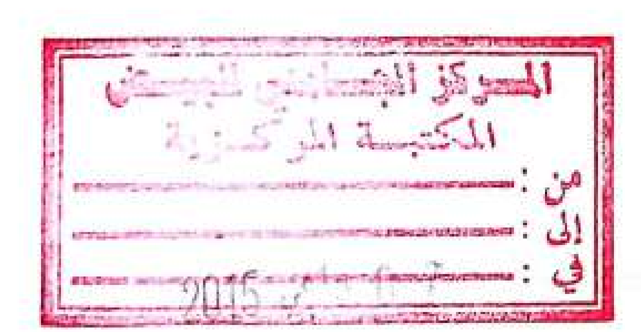
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية



مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط (الجزائر)
جامعة الجزائر

الموانئ الجزائرية عبر العصور

"سلما وحربا"



كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية

أعمال الملتقى الدولي

الموانئ الجزائرية عبر العصور "سلما وحربا"

المنعقد يومي 07- 08 ديسمبر 2009

قاعة المؤتمرات العامة، جامعة الجزائر

منشورات مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط (الجزائر) إلى نهاية العهد العثماني- جامعة الجزائر

منظم الملتقى

مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط (الجزائر)

جامعة الجزائر

كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية

اللجنة التنظيمية :

رئيس اللجنة التنظيمية :

- أ. د. عبد العزيز لعرج/ مدير المخبر
- أ. د. محمد بن عميرة
- د. محمد الهادي حارش
د. أحمد شريفي

الأعضاء المنظمين :

- بن جدو عبد الفتاح
- جمعة إبراهيم


بسم الله الرحمن الرحيم

إهداء

إلى روح الأستاذة الدكتورة عائشة غطاس

التي بذلت جهذا معتبرا في إخراج هذا الكتاب والتي كانت تحرص بشدة على نشر المقالة أو المداخلة التي ساهمت بها لكن المنية اختطفتها قبل تحقيق أمنيتها، إنا لله وإنا إليه راجعون.

إهداء

الفهرس

. المحور الأول :

الأهمية الإستراتيجية للموانئ الجزائرية عبر العصور 15

. إبحار الكنعانيين إلى أمريكا في الألف الأولى قبل الميلاد 17-35

د. محمد بهجت القبيسي

أستاذ محاضر في جامعات

حلب وتشرين والقاهرة سابقاً

. مدينة المهدية، مستعمرة نورماندية في بلاد الإسلام

منتصف القرنين السادس الهجري/ الثاني عشر ميلادي 37-72

د. رشيد تومي

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

. دور ميناء طرابلس الغرب الإستراتيجي في العصر الإسلامي 73-86

د. معمر الهادي القرقوطي

جامعة السابع من أبريل- ليبيا

. البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر من خلال كتاب تحفة الكبار في

أسفار البحار لكاتب جلبي (1608- 1656م) 87-117

د. هشام سوادي هاشم

قسم التاريخ-كلية التربية /جامعة الموصل

. الموانئ الجزائرية من خلال مشروع أطلس موانئ

ومسالك العالم الإسلامي الوسيط (APIM) 119-130

د. علاوة عمارة

كلية الآداب والعلوم الإنسانية

جامعة الأمير عبد القادر- قسنطينة

. الأندلسيون وتنشيط حركية الواجهة البحرية للمغرب الأوسط 131-157
أ. رفيق خليفي
جامعة الأمير عبد القادر- قسنطينة
. أثر الميناء في نشأة وتطور عمران مدينة الجزائر 159-175
أة. بوقزاطة كريمة
قسم علم المكتبات والتوثيق- جامعة الجزائر
. مشروع البحرية الجزائرية في عمليات إنقاذ
الموريسكيين الأندلسيين خلال القرنين 16 و17م 177-213
د. حنيفي هلايلي
جامعة سيدي بلعباس
. الدور الحالي لميناء العاصمة في تفتح المدينة على منطقة البحر
المتوسط 215-230
أة. عباس منصور ليلى/ أة. بعزيز بركاني أمال
جامعة هواري بومدين للعلوم والتكنولوجيا
كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة القطرية
. أهمية ميناء إيول- قيصرية (شرشال الحالية) 241-268
أة. الزهرة زعبي
قسم التاريخ- جامعة الجزائر
. دور البحرية الجزائرية في القضايا الإنسانية الخارجية
بين القرنين الخامس عشر والتاسع عشر الميلاديين 269-292
أ. مصطفى داودي
جامعة الجلفة
. Ville et port d'Alger Berkani- Baziz Amel et Hadjiedj Ali...... 293-306
Berkani – Baziz Amel et Hadj redj Ali

. المحور الثاني :

الدور الاقتصادي للموانئ الجزائرية عبر العصور 307

. عنابة، الميناء والمدينة (هيبون) 309-323

دة. شافية شارن

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

. موانئ شرق موريطانيا القيصرية 325-346

د. محمد الجبيب بشاري

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

. الليبيون والبحر 347-368

د. محمد الهادي حارش

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

. الصيد البحري بالسواحل المغربية في العصر الوسيط 369-402

د. محمد بن عميرة

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

. التبادل التجاري بين الموانئ التجارية والأندلس 403-430

أ. د. عبد الواحد ذنون طه

عميد كلية التربية/جامعة الموصل

. النقل البحري في إمارة بني عبد الواد 431-452

دة. لطيفة بشاري (زوجة بن عميرة)

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

. ميناء مستغانم ودوره في تطور المدينة 453-469

أ. بلجوزي بوعبد الله

معهد الآثار- جامعة تلمسان

. الفنادق ودورها التجاري 471-498

أة. نعيمة عميروش

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

. العلاقة التجارية بين الجنوب الجزائري والموانئ 499-515

د. عبد العزيز شهبي

المدرسة العليا للأساتذة- بوزريعة

. العلاقات التجارية بين إيالة الجزائر وليفورن 517-534

أ.ة. بليل رحمونة

جامعة معسكر

. دور ميناء بجاية في النشاط التجاري الحر في "الكراسة" 535-566

أ.مباركي نادية

قسم التاريخ – جامعة الجزائر

. Place du port d'Alger dans le renforcement du role des transports maritines de l'Algerie. 567-583

Abbas Leila Enseignante chercheur

USTHB-FSTGAT-LGAT

. **المحور الثالث :**

دور الموانئ الجزائرية في الحروب عبر العصور 585

. المرسى الكبير بوهران ودوره في الملاحة

المتوسّطية من النّشأة إلى الاحتلال الإسباني 587-623

د. محمد حسن

جامعة تونس

. الغزو الإسباني للمدن والموانئ الجزائرية

وهران والمرسى الكبير أنموذجا 625-645

أ.ة. صبرينة الواعر

المدرسة العليا للأساتذة- جامعة قسنطينة

. النّشاط البحري للأسطول الجزائري خلال العهد العثماني 647-702

د. خير الدين شترة

قسم التاريخ- جامعة أدرار

المحور الأول

الأهمية الإستراتيجية للموانئ الجزائرية عبر العصور

إبحار الكنعانيين إلى أميركا في الألف الأولى قبل الميلاد

أ.د. محمد بهجت قبيسي
أستاذ محاضر في جامعات
حلب وتشرين والقاهرة سابقا

بداية تحية إكبار وإجلال لأرواح شهدائنا في فلسطين ولبنان والعراق والصومال والسودان، وبعد :

يعود الفضل في هذا البحث إلى العلامة عبد الحق فاضل لمقالته المنشورة في مجلة اللسان العربي المغربية العدد 3 ربيع الثاني 1385. آب أغسطس 1965. وإلى رئيس وزراء سورية السابق الدكتور معروف الدواليبي في كتابه دراسات تاريخية في أصل العرب وحضارتهم الإنسانية المنشور في بيروت عام 1966. حيث أبرز نقشاً كنعانياً وجد في البرازيل.

وجد النقش في البرازيل بمنطقة باريبا سنة 1873. وقد أعلنت عن هذا النقش صحيفة : Dagblad Van Zuid-Houland الصادرة في 21 تشرين أول/أكتوبر 1873. والمكتشف هو : دون جوكين كوستا[1] [Don Joaquin Decosta]. ولندخل إلى قراءة النقش مباشرةً ثمّ نعود للتعليق عليه :

قراءة نقش البرازيل

السطر 1 :

حرف الجزم : ن ح ن ا ب ن ك ن ع ن م ص د ن م هـ ق ر ت هـ م ل ك س ح ر هـ ش ل ك

تفريق الكلمات : نحنا بن كنعن م صدن م هـ قرت هـ ملك سحر هـ شلك(نا)

اللفظ المقترح : نحنا بني كنعان م صيدون م ها قاريت ها مَلِكْ، سَحَرْها شلكنا

التفسير : نحن بني كنعان من صيدون من مدينة الملك، في السّحر فقد سلكنا

السطر 2 :

حرف الجزم : ن ا ا ل ا ي ز ي ر ح ق ت ا ر ض هـ ر م ون ش ت ب ح د ل ع ل ي ون م

تفريق الكلمات : إلى أي زي رحقت أرض ها رم ونشت بحد لعليّونيـم

اللفظ المقترح : إلى أي زي رحقات أرض ها رم ونشتي بحد لعليّونيـم

التفسير : إلى هذه الأرض البعيدة، (العالية)، وضحّينا

بأحد (شبابنا) للآلهة العليّة

السطر 3 :

حرف الجزم : و ع ل ي ون ت ب ش ن ت ت ش ع ت وع ش ر ت ل ح ر م م ل ون ا ا د ر

تفريق الكلمات : وعليونت بشنت تشعت وعشرت لـ حرم ملكنا آدر

اللفظ المقترح : و عليونـات بشنـة تشعـة وعشـرة لـ حيرام ملكنا آدر

التفسيـر : والآلهات العليّات بسنة تسعة عشرة (من تاريخ استلام) ملكنا حيرام القادر العظيم (الحكم)

السطر 4 :

حرف الجزم : و ن هـ ل ك م ع ص ون ج ب ر ب ي م س ف ون ن س ع ع م ا ن ي ت ع ش ر ت

تفريق الكلمات : و نهلك م عصون جبر بـ يم سف ونسع عم أنيت عشـرة

اللفظ المقترح : ونهلـك م عصيون جبر بـ يم سيف ونسع عم آنيات عشرة

التفسيـر : وننطلق من عصيون جبر بميناء البحر وتقذفنا الرياح مع عشرة سفن (آنيات)

السطر 5 :

حرف الجزم : و ن هـ ي هـ ب ي م ي ح د و ش ت م ش ن م س ب ب ن ا ر ص ل ح م و ن ب د ل

تفريق الكلمات : ونهيـه بـ يم يحدو شتم شنم سببـن أرض لـ حم ونبـدل

اللفظ المقترح : ونهياهـا بـ يم يحدو شتيم شنيم سبن لأرض لحمـا نبدل

التفسيـر : وانتهينا بالبحر معاً (لمدة) سنتين اثنتين حول أرض الخبـز (والخير) و(لكننا) افترقنا

السطر 6 :

حرف الجزم : م ي د ب ع ل ول ا ن هـ ا ت ح ب ر ن ا ون ب ا هـ ن م ش ن م ع س ر

تفريق الكلمات : مِ يد بعل ولا نهـات حبرنـا ونبأ هون مِ شنيم عسـر

اللفظ المقترح : مِ يد بعل ْلا نُهاتِ حبرانا ونبأ هون مِ شنيم عَسَر

التفسيـر : من قوة بعل (رياحه) ولم نعد بعدها مع أصدقائنا، وصلنا إلى هنـا إثنا عشـر

السطر 7 :

حرف الجزم : م ت م وش ل ش ت ن ش م ب ا ي ح د ت ا ش ا ن ك ي م ت ع ش ر ت ا ب ر

تفريق الكلمات : متيم وشلشـة نشـم بـأي حد ت أشانك يم ت عشرة آبر

اللفظ المقترح : متيم ُشـلاشـة نشيم بأي حد تَ أشانك يم تَ عشرة آبر

التفسيـر : رجل وثلاثـة نسـاء لوحدهم حتى أخذ البحر عشرة عمال (مهرة منّا)

السطر 8 :

حرف الجزم : ح ب ل ت ي ا ع ل ي ون م وع ل ي ون ت ي ح ن ن ا

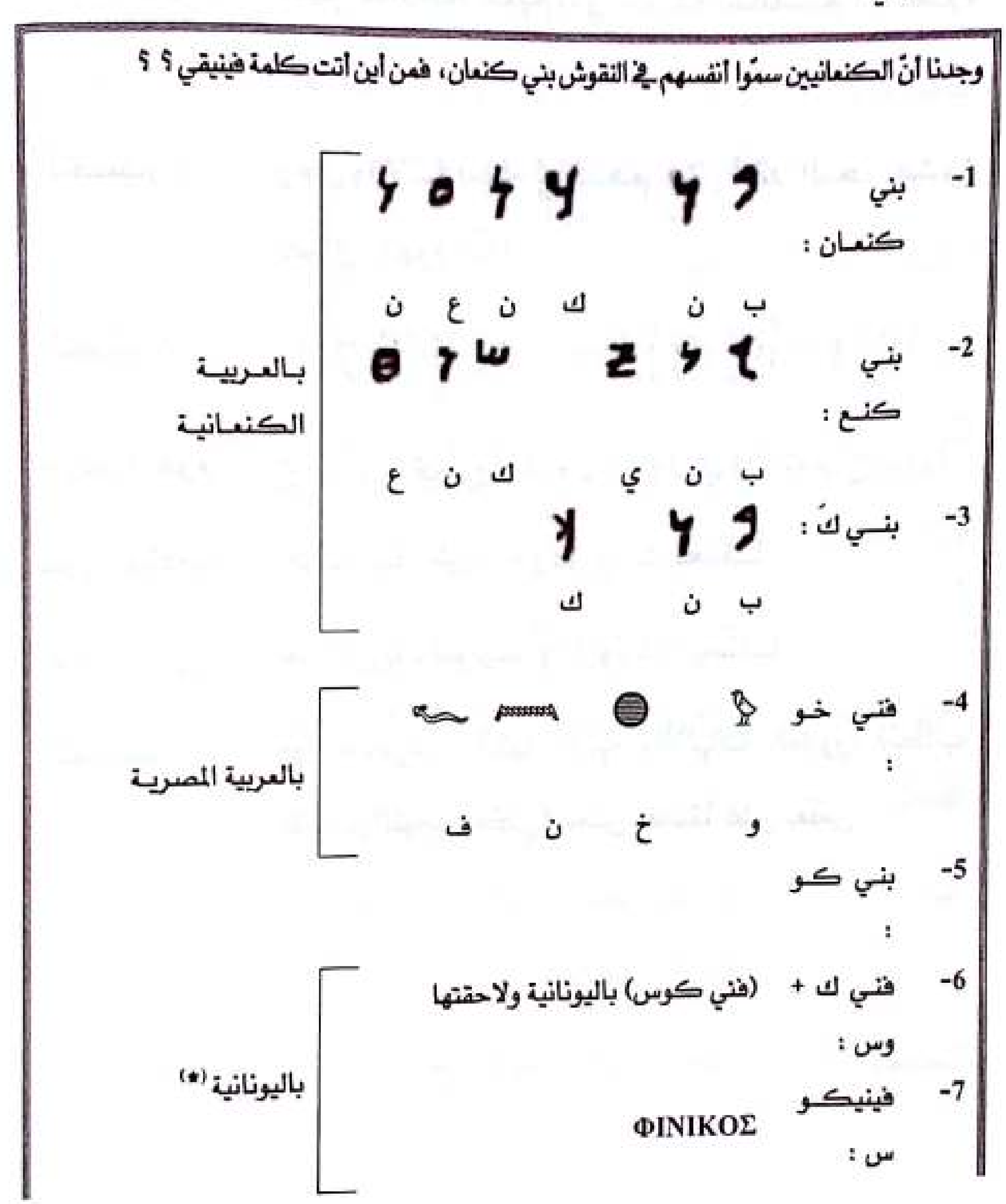
تفريق الكلمات : حبلـت يا عليونـم وعليونـت يحننـا

اللفظ المقترح : حبالتي يا عليونيـم وعليونـات يحننـا

التفسيـر : فوا حسرتنا، أيتها الآلهة والآلهات العليّون (نطلب منكم التوفيق كي) يحنن بعضنا على بعض

التعليقات اللغوية

لقد سمى الكنعانيون أنفسهم بني كنعان ولم يسموا أنفسهم افينيقيون أو بونيقيون أو بونيون, إذاً ما هي القصة. بالرجوع للوثائق التاريخية نجد تطور هذه الكلمات والتي أساسها : بني كنعان كما يلي :


وجدنا أنّ الكنعانيين سمّوا أنفسهم في النقوش بني كنعان، فمن أين أتت كلمة فينيقي ؟ ؟

8-	فينيقــي :	(مُستَغرَبة)	
9-	فونيكـو س :	PHONICUS	باللاتينيـة
10-	بونيقــي :	PHONIC	
11-	بونــي :	PONI = PHONI	

(★) أخذت اليونانية كلمة «فينيكوس» من العربية المصرية «فني خو»[2].

أما التعليقات اللغوية الأخرى من النص فنجد ما يلي :

1- [م] تعني [من]، وردت في شعر اللهجة العربية العدنانية (الفصحى). يقول جميل بثينة :

لا أنسى م الأشياء لا أنسى قولها

وقد قربت نضوى أَمِصْرَ تريد

2- [ها] تعني [هذه]، وتأتي بمجال التعريف.

3- [قاريت] : تعني القرية، المدينة، مكان الاستقرار. ونلاحظ هنا تماثل اسم [أقاريت = أُجــاريت (أي المدينة)]، ويمكننا قراءتها [قرتا] لتأثير اللهجة العربية الآرامية على اللهجة العربية الكنعانية بثبوت أداة التعريف (الألف بآخر الكلمة) [قرت + ا = قرتا] وهي مدينة قسنطينة في الجزائر.

4- [سحرا] : بمعنى وقت الصباح الباكر.

5- [شلكنا] : بمعنى [سلكنا] (سلكت الرياح بنا) قذفتنا العاصفة.

6- [أي زي] : هذه.

7- [رحقات] : واسعات بعيدات، [رحقات أرض] أي الأرض البعيدة الواسعة.

8- [رم] : عالي. وفي العدنانية [الرامة = المنخفض، بركة المياه]، وهي من التضاد اللغوي. والرم هنا تعني (البعيدة)، وفي الآرامية والكنعانية تعني العالي. مثل : [عين رمتا = العين العالية] في منطقة الزبداني ولا يعلوها عين أخرى.

9- [نشتي] : نضحّي بالماء غرقاً.

10- [بحد] : بأحدنا.

11- [آدر] : قادر، عظيم. وجدنا هذا الإبدال في نقوش جزر البليار الكنعانية :

أدسك = قدسك

لأُذنُ لأدسك ملكقاريت

أي : الأذن من قداستك يا مَلَكَ القرية

12- [عصيون جبر] : اسم ميناء. زادَ لها "كروس" صوت الياء الساكنة، ونحن نسايره. أما في النقش فقد وردت [عَصْوَنْ] وفي التوراة على البحر الأحمر، لكن من الممكن تواتر الأسماء : صور في عمان، وصور في لبنان، كما سنرى.

13- [يم سيف] : يم = بحر، سيف = ميناء. سيف الكويت (شط – ميناء) يلفظها أهل الكويت حتى الآن سيف الكويت).

14- [ننسع] : نسافر بالبحر.

أ- **نسع في العدنانية :**

أ- الإنساع : الحبال، واحدها [نِسْعَ].

ب- [نِسْعٌ] و[مِسْعٌ] : **من أسماء ريح الشمال** (لدقّة مهبّها).

ج- [النسع] : سيرٌ يُضفر على هيئة أعنّة النّعال تُشدُّ به الرّحال، والجمع [أنساع] و[نسوع] و[نُسْعٌ].

ب- **نسع في العبرية :**

נ ס י ע ה : [نسيعة] : سفرة، سفر، رحلة.

ن س ي ع هـ

انظر : قاموس ي. قوجمان، مادة [נסיעה]، ص 554، مكتبة المحتسب، توزيع دار الجيل، بيروت.

ونرى أنّ أساس الكلمة [نسع] : سار بقوّة الريح على أشرعة السفن، ولا سيما أنّ المعنى في العدنانية هو أدقّ، حيث يقول : (من أسماء ريح الشمال لدقّة مهبّها) أي لدقّة اتجاهات هبوبها، وهذا ما يحتاج إليه قائد السفينة الشراعية المعتمدة على الرياح.

وبعد هذا المعنى الرئيسي أخذت للكلمة مدلولات متصلة بها ومنها : (الإنساع) الحبال التي تستعمل في الأشرعة. ومنها (نسيعة) في العبرية لتعني السفرة والرحلة التي كانت تخصّ سفر البحار المعتمد على الرياح فانتقل مدلول الكلمة إلى كل أنواع السفر.

ج لم نجدها في السريانية (قاموس كوستاز) في حرف (النون)، إنما في مادة ܣܝܥܐ وتعني : فرقة، جيش.

س ي ع

-15 [عم] : تعني [مع]، لا تزال في عبرية التوراة، وفيها قلب مكاني.

-16 [آنيات] : مفردها [آنية] أي سفينة، و(آنيات) سفن.

-17 [يحدو] : يحدو بعضنا بعضاً أي (معاً).

-18 [شتيم] : اثنين. ولفظها بحركات السكون والياء الممالة كما نلفظها بعاميات بلاد الشام (دمشق) : [تْنِين] (التاء ساكنة والياء ممالة).

-19 [شنيم] : جمع [شنة] أي (سنة)، والجمع في الكنعانية بالياء والميم، والجمع في الأمازيغية والآرامية بالياء والنون. فجمع كلمة (جمل) في الكنعانية (جمليم) وقد أخذتها عبرية التوراة عدا سفر دانيال وبعض من أجزاء سفر عزرا، وجمعها في الآرامية (جملين).

-20 [سبينا] : من جذر [سَبَنَ]، وفي الآرامية والكنعانية [سَبَنَ] تعني (حاصر)، ومنها اسم [إسبانيا]. فاسم إسبانيا ليس لاتينياً ولا يونانياً ولا جرمانياً، بل هو اسم كنعاني (راجع : الحضارة الفينيقية في إسبانيا، يولي بركوفينتش تسيركن، جروس بروس للطباعة، طرابلس، لبنان، ص 17). وهو اسم طبيعي حيث إسبانيا محاصرة بالبحار وشمالها محاصر بجبال

البيرنيه. وتحليل الاسم [إسبانيا] حيث [إ = أ = ها = للتنبيه]، وجمع [سبن] = [سابين] بحالة النكرة، وفي التعريف الآرامي الكنعاني تضاف الألف بآخر الكلمة مثل [قرت = قرتا]. وهنا [سابين] وبإدخال الألف تصبح [سابينا] لكن الألف تلغي النون (تأكلها) فتصبح [سبانيا] مثل : [قدس ← قدسين ← قدسيا] وليس قدسينا، دار – دارين – داريًا، سور – سورين - سوريًا.
أما كلمة [سببنا] فأصبحت تعني حرفياً حاصرنا لكنها أتت بمدلول كلمة [حَوْلْ]، أبحرنا فحاصرنا الجزيرة، أو أبحرنا حول الجزيرة. ونظن أنّها [سايبين] خطأ إملائي بتكرار الباء.

-21 **[الحما]** : أرض الخبز والخيرات.

-22 **[يد بعل]** : أي قوة بعل، والمقصود ببعل هنا هو [بعل حدد] إله البرق والرعد والأمطار والرياح، وهو الإله الذي يحدد الأنواء. وهناك آلهة أخرى تحمل اسم بعل مثل (بعل صفّون) و(بعل رشف) وبعل حامون (إله البراكين الحامية). فـ(بعل) هنا تعني تماماً كلمة (رب) فأقول (رب السماء) و(رب البيت) و(رب العمل). وكلمة (يد) هنا أخذت مدلول القوة.

-23 **[ولا نُهات]** : أي (ولا نؤات) من فعل (أتى – يأتي). أما الهاء فهي زائدة (راجع كتابنا : ملامح في فقه اللهجات العربيات من الأكادية والكنعانية وحتى السبئية والعدنانية، الأحرف الزائدة وهي : الهاء والنون والعين، ص. 190 - 195).

-24 **[حبرانا]** : الحبر هو الصديق، والأحبار = الأصدقاء والزملاء.

-25 [نبأ] : بمعنى [ظَهَرَ]، ولا نزال نستعمل في بلاد الشام كلمة [نبأ] بمعنى [ظَهَرَ] فنقول : [نبأ فلان فجأة] أي : [ظَهَرَ فلان فجأة].

-26 [هون] : تعني (هنا) نستعملها في عامياتنا.

وفي النص : [نبأ هون م] أي : [ظَهَرَ هنا من].

-27 [متيم] = رجال. أُخذ المعنى من سياق النص، كما ذهب إلى ذلك "كروس".

-28 [نشيم] = نساء. ونلاحظ هنا أنّ الجمع مذكر حيث الجمع في المؤنث في كافة اللهجات بالألف والتاء، أي يجب أن تكون [نشات = نساء]، لكن لاحظنا كثيراً استعمال الجمع المذكر للمؤنث كما في عامياتنا [تِلِتْ نسوان ذهبوا = ثلاث نساء ذهبن]، نقول ذهبوا ولا نقول ذهبن. لاحظ الجمع المؤنث في السطر /8/ علية = عليّونات.

-29 [بأي حد] : أي لوحدهم.

-30 [تَا] : تعني حتى، ولا تزال تستعمل في عاميات لبنان حتى الآن. وهناك برنامج تلفزيوني في محطة المستقبل اسمه [وقّف تَ قلّك (بإبدال القافات همزات)] (تَ) تعني حتى.

-31 [أشانك] : ذهب وشأنه بالخير، بمعنى أخذ. وهي موجودة في نقش [مُسِنْ سِنِّهِمْ] ذو الكتابتين والأمازيغية (التيفيناغية)، والشهير خطأ باسم نقش (ماسينيسا).

-32 [آبر] : عامل، في لسان العرب : الآبر : مصلح الزرع، العامل. نقول العامل الحاذق، ومنها الإبرة، ومن يؤبّر النخل فهو آبر

-33 [حبالتي] : تعني : حسرتي، أسفي، وَيلي. وهذه الكلمة لا تزال تستعمل في مدينة حماة وريفها حيث يقولون : حبالتي عليها، أي يا حسرتي عليها.

-34 [يا] : أداة نداء.

التعليقات الجغرافية

من أبرز الكلمات الجغرافية المتعلّقة في النص هي : صيدون – رحقات الأرض – عصيون جبر – يم سيف.

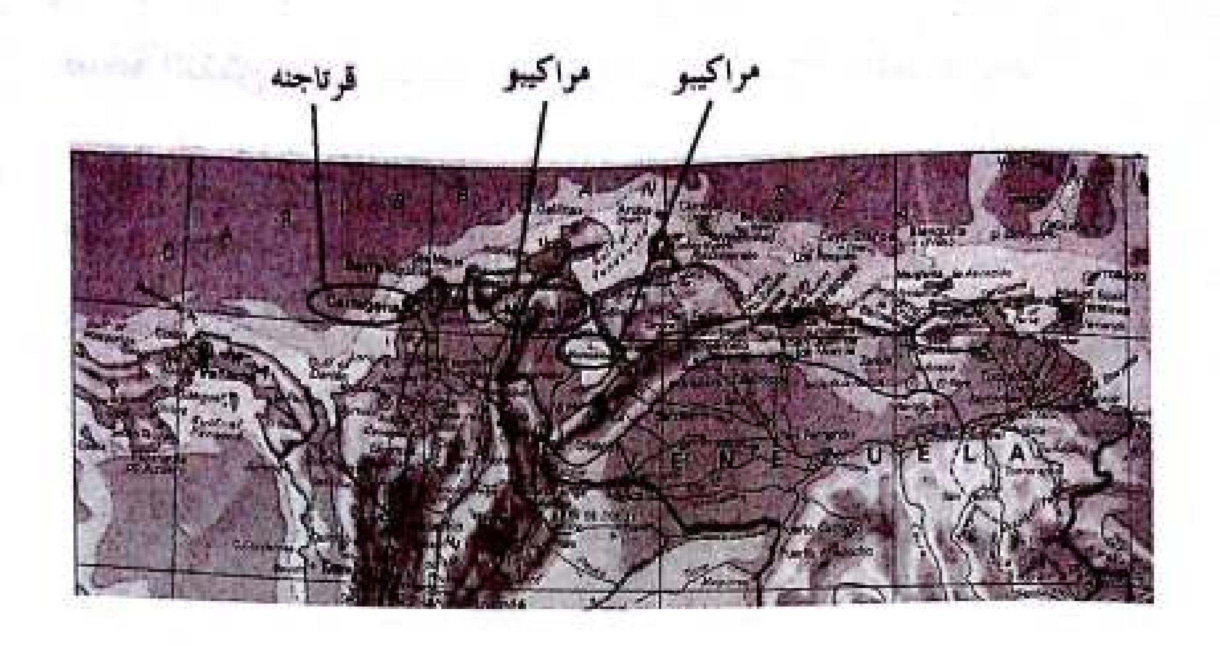
وجاء في السطر (7) أخذ البحر عشرة عمال مهرة (دليل بعد المسافة) فأما صيدون فهي معروفة جنوب بيروت بـ 40كم تقريباً. وأما رحقات الأرض فهي مدلول على بعد المكان وما يؤيد هذا البعد أنهم وصلوا وقد فقدوا عشرة من عمالهم (بحارتهم) المهرة. وأما عصيون جبر فهنا تقع الحيرة فيما إذا عرفنا أن الاسم ورد في التوراة على أنها ميناء على البحر الأحمر. فما هذا الجمع بين صيدون (البحر المتوسط) (البحر الكنعاني آنذاك) وعصيون جبر على البحر الأحمر. فأما صيدون فهي صيدا الحالية ويؤيد ذلك ورود اسم الملك أخي رام (أحيرام) في النقش الذي نجده في نقوش لبنان الكنعانية إذن ما هي القصة. علمنا منذ عشرين عاماً أن هناك كتاباً صدر باسم كمال صليبي عنوانه (التوراة جاءت من شبه الجزيرة العربية)[3]. يصحح به مواقع الأسماء الجغرافية التوراتية لعدم تناسقها مع الواقع الجغرافي.

بمعنى أخر أن يكون موقع عصيون جبر المنوه عنها على البحر الأحمر فهذا أمر مشكوك فيه لكن لا يستبعد أن يكون لدينا عصيون جبر أخرى على الساحل الشرقي للبحر الكنعاني والدليل على ذلك أن تواتر الأسماء في المدن والمناطق فهو معروف فلدينا صور في عمان على المحيط الهندي وصور في لبنان. حلب في الشام وحلب في اليمن. النبك في الشام والنبك في الحجاز. صيدا في لبنان وصيدا (بريه) جنوب دمشق. وحضرموت في اليمن وحضرميت في بلاد المغرب العربي.

أما كلمة يم سيف : فكلمة يم بمعنى البحر معروفة أما كلمة سيف فتعني ميناء ولا تزال مستعملة في الكويت حتى اليوم ويقولون لك لمكتبي في سيف الكويت! وهي منطقة على ساحل بحر الكويت العاصمة.

أما المسيرة لهذه الآنيات (السفن) العشرة فلا شك أنن نرجّح أنها أخذت طريقها عن طريق موانئ البحر المتوسط منها لبدا وأويا وصبراتا (الليبية). وقرطاج (قرتاجنه)[4] في تونس وبجاية والجزائر العاصمة التي كانت جزراً صغيرة متفرقة ووهران ومليله وسبته[5] ولم تأخذ الطريق الشمالي لكثرة خلجانه.

ومن المثير أيضاً أن أجد كلمات كنعانية جغرافية في أميركا الجنوبية فهذه قرتاجنه ومراكيبو وخليج مراكيبو في شمال أميركا الجنوبية الأولى (قرتاجنه في كولومبيا). والثانية مراكيبو في فنزويلا ص. 94 من The New Oxford Atlas :



التعليقات التاريخية

ما هو تاريخ هذا النقش. البعض قال بعد مار قرطاج سنة 146 ق.م حيث الكنعانيون راكبي بحر مهرة. فكان ذلك.

ولكن ورود اسم الملك أخي رام (أحيرام) ينفي هذا التاريخ حيث صيدا وصيدون كانت تحت ظل الحكم الإغريقي (السلوقي) في بلاد الشام[6] سنة 164ق.م ولا وجود لملك اسمه أحيرام.

لكن من المرجح أن يكون النقش في القرن /6/ ق.م أي أن بني كنعان سكان محيط البحر المتوسط في جُلِّهِ آنذاك كانوا مسيطرين على البحر. بمعنى آخر، أن بني كنعان اكتشفوا أميركا قبل كريستوفر كولومبوس بـ (21) بواحد وعشرين قرناً على حد أدنى.

صحة النقش

إن النقش المذكور غير موجود الآن ولهذا قصة من أراد المزيد فعليه بكتاب الفينيقيون وأميركا (فصول شغلت العالم) الذي قام بترجمته وتحقيقه الدكتور عبد الله الحلو. (دار فكر للأبحاث والنشر) بيروت، 1991.

وجد النقش في منطقة باريبا في البرازيل، وانتقل من يد ليد وتم استنساخه، فلدينا ثلاثة استنساخات تختلف في بعض حروفها من نسخة لأخرى بعدد لا يتجاوز الخمسة أحرف، ثم خرج علينا بعض المستشرقين ليقولوا أن النقش مزوّر وهنا لا بد أن ندلي بدلونا. فمن له مصلحة بالتزوير ومن يسعى لاتهامه بالتزوير ؟.

1) القوميون السوريون في سوريا الطبيعية لاعتبارهم أن التاريخ الكنعاني (الفينيقي) أساساً في أيديولوجيتهم.
2) الأمازيغيون في المغرب العربي.

وهنا نقول أنه حتى منتصف القرن العشرين لم يكن لدينا نحن القوميون السوريون ونحن الأمازيغ أي مختص في هذه الكتابات ليقوم بتزويره.

لكن ذو المصلحة في الادعاء بتزويره هم المستشرقون ذوو الفكر التوراتي حيث أنّ الكنعانيين هم الأعداء التاريخيين لليهود ودخولهم لفلسطين ومحاربتهم الكنعانيين ولا سيّما في مدينة أريحا

نعم الفكر التوراتي هو الذي له المصلحة في إخفاء النقش واتهامه بالتزوير، (إن كان هناك تزويراً).

في نهاية هذه المحاضرة وصيتي إلى الأجيال القادمة بإعادة قراءة هذه النقوش بأيدينا نحن عرباً عاربةً كالأمازيغيين وعرباً مستعربة كالعدنانيين.

وأخيراً :

أحييكم لحسن استماعكم باللهجة العربية الأكادية فأقول :

أخي أتّ جملانك ملك علي (أي ملك علي حياتي).

كما أحييكم بلهجة السيد المسيح العربية الآرامية لأقول :

بطوبا وسلام أي بطيبٍ وسلام

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

أ.د. محمد بهجت قبيسي

الحــواشــــي

(1) المرجع : عبد الله الحلو. الفينيقيون وأمريكا ص.47+ ص. 65.

(2) في قراءات جديدة قالوا إنّ «فني خو» الواردة في بعض الكتابات المصريّة القديمة تعني [نجّار]، وهذا قد يكون صحيحاً حسب سياق واتّساق النص. ولا ننسى أنّ الـ «فني خو» [أي : بني كو] (أي : الكنعانيّين) مشهورين بالأخشاب، وأنّ حاجة مصر من الأخشاب كانت من أرض «بني كنعان» (لبنان اليوم) وصانع الأخشاب هو (النجّار). فكلمة : بني كنعان = فني خو = صانع أخشاب = نجار، فالكلمة إذاً هي مدلول للكلمة وليست الأصل، كما أسمّي نوع من القماش الدمشقي بـ (الدامسكو) نسبةً لدمشق، وكذلك (الموصلين) هو قماش يُنسب إلى الموصل فهو مدلول للكلمة وليس بأصل، وكما أسمّي اليوم الأنيق بلباسه بـ (الباريزي) وليس من شروط الأنيق أنْ يكون باريزياً. وكلمة (مُدَمْشَق) لتعني متحضّر. وكلمة (فينيقيُو) أيضاً تعني متحضّر بالسريانيّة لأنّهم أصحاب حضارة. وهكذا أسمّي النجار (فني خو) نسبةً لبني كنعان أصحاب الخشب. ولا ننسى أنّ كلمة كنعاني في نصوص تل العمارنة لوح رقم /150/ وردت بمعنى تاجر، وفعلاً الكنعانيون من أمهر التّجار تاريخياً. ثم قالوا أنّ (فينيكوس) تعني في اليونانية (الأرجوان)، هذا صحيح لكنّه مدلول للكلمة وليس بأساس، كما أسمّي الصحون المصنوعة من مادتّي (الكولن والفلدسبات) بـ(الصيني) نسبةً للصين بلد الصنع، أو أسميّها بـ(المالقي) نسبةً لملقا (في شبه الجزيرة الهندية الصينية) والتي تصنّع هذا النوع من الصحون الفاخرة أيضا. وهكذا أُعطيَ اسم شعب بني كنعان، والذي صُحِّفَ إلى (فينيكوس) لتعني مادة الأرجوان والتي اشتهر بصناعتها واستخراجها بني كنعان اللذين هم (فينيكوس) باليونانية.[راجع بحث المدلول في كتابنا ملامح في فقه اللّهجات العربيّات من الأكاديّة والكنعانية وحتى السبئية والعدنانية، ص. 234]. أما

أن أقول أن معنى الصين هو الخزف أي كلمة صين تعني خزف فهذا شيئ يحتاج للإبتسام. مثال آخر : في دمشق الشام نقول للولد سآتي إليك بالصفوري، فيذهب ذهن الجميع فوراً الى مُطهّر الأولاد، حيث اشتهرت عائلة الصفّوري بتطهير الأولاد، وهكذا، فمدلول كلمة صفّوري أصبح مساوياً لمطهر (صفوري= مُطهّر).

(3) يشك في نسب الكتاب لكمال صليبي حيث اختصاصه تاريخ الشهابيين (أي تاريخ حديث) إنما أعطي هذا الكتاب له لغايات لا نعرفها.

(4) قرطاج ترخيم لكلمة قرتاجنه وليست قرت حدش (القبرصية) لكن أرادوا أن يتورتوا المنطقة حيث كلمة حدش في عبرية التوراة تعني حديث. وأما معنى قرتاجنه فهي (القرية الجنة) المدينة الجنة ولا ننسى أن قرت حدش مدينة موجودة في جزيرة قبرص.

(5) أطلس العالم العربي والإسلامي. شوقي أبو خليل. دمشق. ط/5/ 2002، ص. 79.

(6) اسم الشام قديم من القرن التاسع عشر ق.م في نصوص اللعن المصرية.

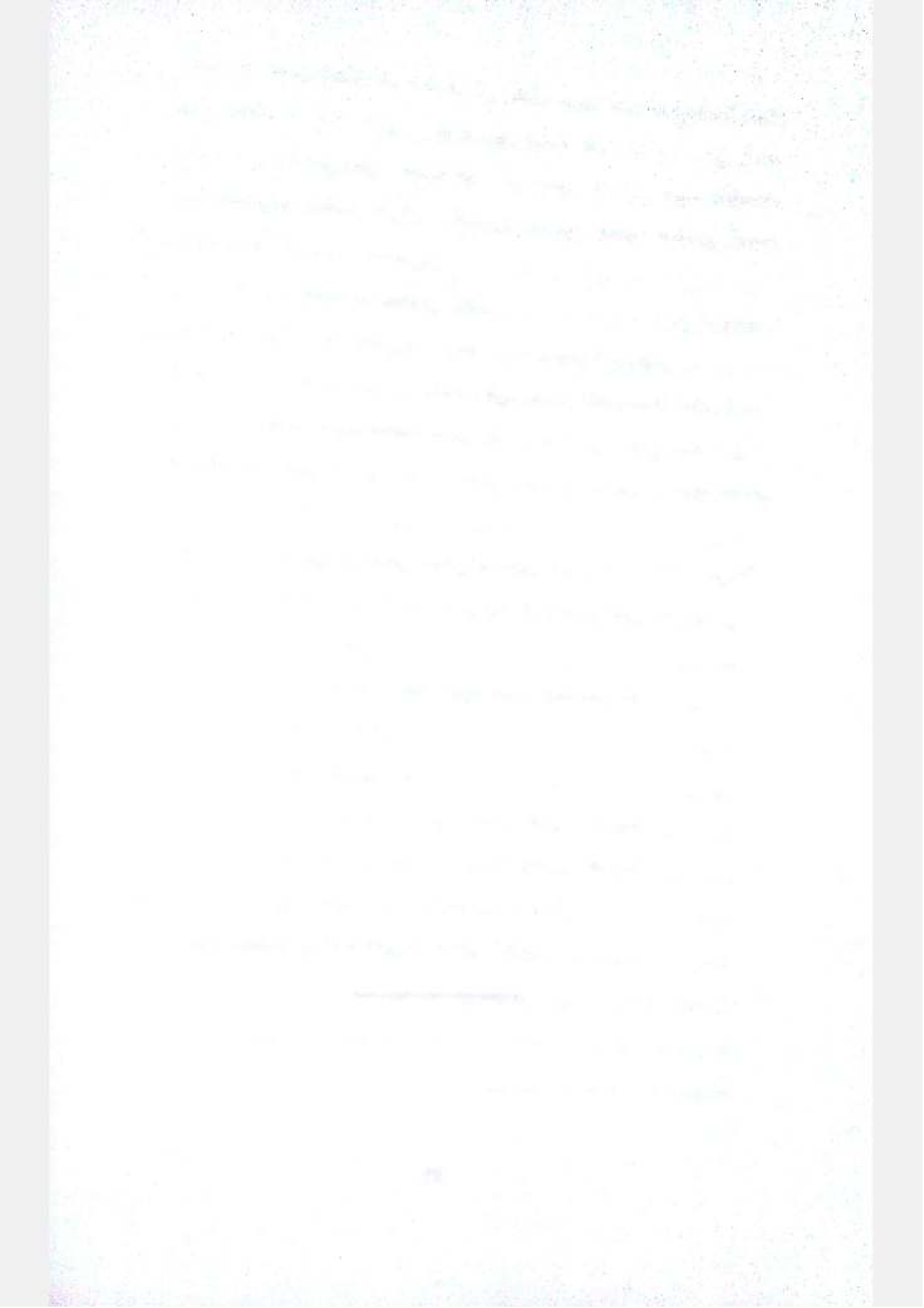
أُ شام يم = الشامين.

- والقراءة هذه هي قراءة غير مقبولة حيث المخصص (φ) يشير إلى مكان وليس إلى شعب.

أُ شام [وم] مثل التنوين = شامٌ.

- حيث [أُ] سابقة تفيد التنبيه، حيث أقول : [أمهيبة] بمعنى [مهيبة] (اسم علم من نقوش أجاريت). وأقول [أُجاريت] لتعني [جريت = جرية = قرية = مدينة] (نقوش أجاريت).

فإذا كانت أورشليم فأين الراء وأين اللام.



مدينة المهدية، مستعمرة نورماندية في بلاد الإسلام منتصف القرنين السادس الهجري/ الثاني عشر ميلادي

د. رشيد تومي
قسم التاريخ- جامعة الجزائر

1- دوافع تطلّعات النّورمان تجاه شمال إفريقيا

في شهر فبراير سنة 1091م/484هـ احتل النورمان NORMANDS(*) بزعامة الكونت روجر الأول Roger 1er، مدينة نوطو Noto الواقعة بجنوب شرق جزيرة صقلية. وشكل هذا الحدث نهاية للمقاومة الإسلامية المحلية التي استغرقت حوالي ثلاثين سنة[1]، وإيذانا معلوما بأفول نجم الحكم الإسلامي بالجزيرة بعد وجود دام قرنين ونيف من الزمن ويؤشر أيضا إلى ميلاد مرحلة تاريخية جديدة ذات تأثيرات بالغة وعميقة بالنسبة لأوربا وعالم البحر الأبيض المتوسط على حد سواء.

لقد كان من الطبيعي ألاّ يتوقف النورمان في زحفهم عند حدّ السواحل الشمالية للمتوسط إذ اعتقد هؤلاء الغزاة الشماليون الذين اشتهروا بروح المغامرة الفياضة وطموحاتهم الجامحة، أن حوض هذا البحر هو بمثابة فضاء حيوي يجب احتواؤه لما له من أهمية إستراتيجية في المجالين الاقتصادي والأمني، ومن ذلك شكل السعي إلى احتلال

سواحل شمال أفريقيا أحد المظاهر البارزة للسياسة الخارجية النورماندية في المنطقة. وكان مهندس هذا التصور هو الملك روجر الثاني(*) حامل كلّ آمال وتطلعات آل هوتفيل والذي لم يَأْلُ جهدا في سبيل تأكيد سيادة النورمان في عالم البحر المتوسط[2].

وفي إطار هذا الاهتمام، تعد بلاد إفريقية(**) من بين أقاليم المتوسط التي حرص روجر الثاني على إلحاقها بعرشه لما تشكله من امتداد طبيعي وعمق أمني واقتصادي لتاجه. إذ رأى هذا الأخير أنه بات من الضروري بمكان، احتلال أفريقية وذلك لتجفيف منابع الخطر الصادر عن دولة الزيريين(***) بإفريقية التي اعتادت الإجهاز بجيشها على أراضي صقلية وجنوب إيطاليا[3] وكذا لاستئصال شأفة نشاط القراصنة الذي غدت مدينة طرابلس وجزيرة جربة منطلقا له مما أثر سلبا على الأوضاع الاقتصادية والأمنية للبحر المتوسط. وتأتي أيضا تطلعات روجر الثاني، تجاه سواحل شمال أفريقيا بشكل عام، ضمن سعيه الجاد إلى بسط السيطرة النورماندية على المقدرات الاقتصادية للمتوسط من خلال إحكام القبضة على تجارة الصحراء وفرض رقابة محكمة على طرق التجارة والاتصال الرابطة بين الحوضين، الغربي والشرقي، لهذا البحر. وجرّاء هذا الحرص، يتجلى توْقُه الشديد إلى تحويل مجال عرشه، إلى مركز ثقل لتجارة البحر المتوسط برمتها[4].

2- العلاقة النورماندية الزيرية قبل احتلال النورمان لمدينة المهدية

وبناء على هذه النوايا التوسعية، ظل روجر الثاني يتربص بأحوال أفريقية ويتحيّن الفرصة للإجهاز على أراضيها. لكن في الوقت ذاته، وعلى غرار أبيه روجر الأول، حافظ على جسور العلاقة مع الزيريين والتي وصفت بأنها حسنة وجيّدة أحيانا ومتقلبة ومتأزمة أحيانا أخرى[5]. وقد أشار المؤرخ أماري إلى هذه العلاقة في إحدى مراحلها، أي في عهد

علي بن تميم، وأقر أنها "دون حرب أو سلم"[6] وهي بذلك أشبه بالحرب الباردة. وأمّا ابن الأثير فإنه كشف عن النفاق والخداع اللذين تميز بهما موقف روجر الثاني. وفي ذلك يقول :

"وأقام رجار الفرنجي مظهرًا للحسن – الأمير الزيري – أنه مهادنة وموافقة وهو مع ذلك يُعمر الشوانيء ويكثر عددها وآلاتها..."[7]. على أن هذه العلاقة غير المستقرة، ظلت على هذا الحال إلى أن تعرضت مدينة نقوطرة Nicotera بإقليم قلورية Calabre- جنوب إيطاليا – عام 516 هـ/ صيف 1122م، لحملة عسكرية شنها جيش المرابطين بقيادة أبي عبد الله ميمون. وذكر ابن عذارى أنّ هذا الجيش "سبى نساءها وأطفالها وقتل شيوخها وسلب جميع ما وجده فيها. فلم يشك. ....- روجر الثاني- أن المحرك لذلك والمسبب له هو أمير أفريقية الحسن بن علي لما تقدم بينه وبين أبيه من الوحشة"[8].

على أن هذه الحملة العسكرية على جنوب إيطاليا، شكلت نقطة تحول في العلاقة النورماندية الزيرية حيث أوجدت لروجر الثاني مبررا قاطعا لإقرار أمر غزو أفريقية دون رجعة[9] وخاصة أنه أيقن أن هذا الهجوم ما هو إلا ثمرة للتحالف الزيري المرابطي الذي أبرم في عهد علي، والد الحسن[10]. ومن ثم عقد روجر العزم على تأديب الحسن الزيري(*)، وضربه في صميم ملكه وذلك باحتلال مدينة المهدية حاضرة إمارة الزيريين[11]. ومن ذلك لم يلبث الطرفان، روجر الثاني والحسن، أن انكبا على إعداد العدة المطلوبة لخوض حرب قد يطول أمدها ويشتد آوارها[12].

الواقع أن مشروع احتلال مدينة المهدية قد مر بمحاولتين عسكريتين كاسحتين تخللهما هجوم، لا يغدو أن يكون سوى استفزاز خاطف توج بجمع الغنائم فحسب[13] فيما فشلت الحملة الأولى ونجحت الثانية نجاحا باهرا. لقد انطلقت الحملة الأولى عقب التوتر المذكور بين الحسن وروجر الثاني، في شهر جمادي الأولى عام 517هـ/26 جوان–26 جويلية عام 1127م، بقيادة أمير أمراء البحر جورج الأنطاكيGeorges d'Antioche (**) لكن هذه الحملة، على الرغم مما أحيط بها من أسباب الفوز والنجاح، إلا أنها آلت إلى الفشل الذريع حيث هزم الجيش النورماندي هزيمة نكراء بجزيرة الأحاسي(*) في الثامن والعشرين من شهر جمادي الأولى عام 517هـ/24 جويلية عام 1127م. وعبّر ابن أبي دينار عن النكسة النورماندية

حيث قال : "لم يرجع منها إلى صقلية إلا قدر مايه مركب ولم ينج من الخيل إلا فرسين"[14].

وقد قلّل الكاتب أماري منذ البداية، من أهمية هذه الحملة إذ انتهى إلى أنها مجرد اندفاع جامح وانتقام فوري، تفتقر إلى خطة ناضجة وهي خالية من شروط عملية غزو وفتح مُنظمة[15].

3- احتلال النورمان لمدينة المهدية عام 543هـ/ 1148م (ظروفه، دافعه، تحقيقه) :

وأما المحاولة الثانية الكاسحة لاحتلال مدينة المهدية والتي كلّلت بالفوز المبين فإنها وقعت في سنة 534هـ/1148م، وكان قرار توجيه هذه الحملة العسكرية قد صدر في مرحلة كانت تسود أوربا وإفريقية أوضاع حاسمة. فمن جانب أوربا الغربية فإنها باتت تعيش على وقع حملة القديس برنارد S'Bernard مقدم دير كليرفو clairvaux[**] الداعية إلى الحرب المقدسة في المشرق الإسلامي، إثر سقوط إمارة الرها الصليبية[***]. وتمثل هذه الدعوة فرصة ثمينة بالنسبة لروجر الثاني لإعلاء شأنه في أوساط العالم المسيحي وذلك بالانقضاض على إحدى قلاع المسلمين بإفريقية[16] هذا دون أن يحيد عن تطلعاته التوسعية بالساحل الجنوبي للمتوسط. وأما إفريقية فكانت في هذه الحقبة ترزح تحت وطأة أزمة اقتصادية خانقة وأوضاع اجتماعية حالكة. وقد عبّر ابن أبي دينار عن هذا الوضع

المزري فقال : "في هذه السنة – 541هـ/1146م- كان القحط بإفريقية حتى فرّت غالبية الناس إلى صقلية"[17].

ثم يؤكد ابن الأثير هذه الكارثة التي حاقت بالمغرب الإسلامي بقوله : "وكانت الشدة دوام الغلاء في جميع المغرب من سنة سبع وثلاثين إلى هذه السنة – 543هـ/1148م – وكان أشدّ ذلك سنة اثنتين وأربعين"-1147م-[18]. وحتى يضاعف من تفاقم هذه الأزمة الداخلية الإفريقية، بادر روجر الثاني بالامتناع عن تصدير الحبوب إلى هذه الإمارة الإسلامية، باعتباره المموّن الأول للزّيريين بهذه المادة الأساسية. "وأكل الناس بعضهم بعضا وكثر الموت في الناس"[19]. وبيّن ابن عذاري أيضا هذا الواقع الأليم، فقال : "ولمّا استولى صاحب صقلية على هذه المدينة –المهدية- كانت بإفريقية مجاعة عظيمة"[20].

وهكذا يكون روجر الثاني قد أجاد اختيار الموعد المناسب لتوجيه ضربة قاضية لمدينة المهدية، قاعدة ملك الحسن، الذي بلغ حقا في هذه الآونة أقصى درجة الوهن والانحطاط. وعبّر ابن الأثير عن هذا الضنك الرهيب بقوله : "وعظم الأمر على أهل البلد... وكان أهل البيت لا يبقى منهم أحد ولقوا أمرا عظيما.. فاغتنم رجار هذه الشدّة"[21]. ويشير الكاتب في حديثه إلى مرض وباء فتّاك كان قد أرخى سدوله على منطقة إفريقية، وشخّصه المؤرّخ الهادي إدريس بأنّه مرض الطّاعون[22].

ولاشك أن هذه الظروف الحالكة السائدة بإفريقية قد شجّعت روجر الثاني على تسيير حملته ضد المهدية، إلا أن العامل المحرك والمعجّل لهذه الهجمة العسكرية إنما يكمن في الأزمة التي دبّت بين الحسن الزيري ويوسف حاكم مدينة قابس، باسم محمد بن الرشيد الأصغر، مفادها أن يوسف، العبد المملوك للرشيد بن كامل، أقبل على عزل محمد بن الرشيد ثم لم يتورّع عن إعلان ولائه السافر للملك روجر الثاني مما أثار غيظ الحسن الذي تدخل بالقوة وأنهى تمرّد يوسف وعاقبه بالقتل. وقد شجب روجر الثاني من جانبه هذا التصرف واعتبره إهانة واستفزازًا له، وردّ عليه بمحاولة احتلال مدينة قابس. ولكن إذا كان روجر الثاني قد فشل في اقتحامها[23] إلاّ أن هذه الأزمة عجّلت بتصميمه لاحتلال مدينة المهدية وخاصّة أنّه وُفّق في بسط سيطرته على جزيرة جربة عام 529-530هـ/1135م ومدينة طرابلس عام 541هـ/1146م[24].

وهكذا تحركت الآلة العسكرية النورماندية بكل ثقلها تحت إمرة القائد الشهير جورج الأنطاكي سنة 543هـ/ ربيع 1148م. وقد ذكر ابن الأثير أنّ روجر الثاني "عمّر الأسطول وأكثر منه فبلغ مائتين وخمسين شينا مملوءة رجالا وسلاحا وقوة وسار الأسطول عن صقلية"[25] قاصدا مدينة المهدية.

على أن انطلاق هذا الأسطول لم يلبث أن بلغ إلى أسماع الحسن الزيري، غير أنّ قائد الحملة أوهمه أنّ وجهة الأسطول هي الأراضي

البيزنطية، فاطمأن وأخلد إلى السكينة. ويروي ابن الأثير عن طابع التمويه الذي أضفاه جورج الأنطاكي على هذه الحملة، فأورد أن الأسطول النورماندي حينما حل بجزيرة قوصرة(*)، وهي بين المهدية وصقلية، صادفوا بها مركبا وصل من المهدية فأخذ أهله وأحضروا بين يدي جرجي مقدم الأسطول فسألهم عن حال إفريقية ووجد في المركب قفص حمام فسألهم هل أرسلوا منها شيئا فحلفوا أنهم لم يرسلوا شيئا فأمر الرجل الذي كان الحمام صحبته أن يكتب بخطه أننا لما وصلنا جزيرة قوصرة وجدنا بها مراكب من صقلية فسألناهم عن الأسطول المخذول فذكروا أنه أقلع إلى جزائر القسطنطينية وأطلق الحمام فوصل المهدية فسرّ الأمير الحسن والناس"[26].

وقد بنى جورج الأنطاكي خطته على أساس مهاجمة المدينة على حين غفلة من سكانها ومن ثم حرص على بلوغ المهدية وقت السحر، غير أن عاصفة هَوْجاء أخّرت وصول الأسطول إلى حين بزوغ النهار وكان ذلك يوم الاثنين من شهر صفر/22 جوان من نفس العام[27]. ولما انكشف أمره أبلغ القائدُ جورج الأنطاكي، الأمير الزيري الحسن، بأن الغاية من هذه الحملة هي إنزال العقاب بقتلة يوسف وتمكين محمد بن الرشيد من استرجاع عرشه الضائع بمدينة قابس، باعتباره تابعا وحليفا لروجر الثاني. والتمس منه أيضا إمداده بقوة عسكرية تساعده على تحقيق هذه المهمة، معتمدا في هذا الطلب، على الاتفاقيات المبرمة بين روجر الثاني والحسن والتي تدوم صلاحيتها عشر سنوات حسب العرف الدبلوماسي السائد آنذاك[28].

وثمة اتفاقية أبرمت بين روجر الثاني والحسن عام 536هـ/1140-1141م وهي إذن مازالت سارية المفعول من الناحية الرسمية على الأقل[29]. وذهب ابن أبي دينار في القول بأن الحسن الزيري قد أعلن بموجبها، ولاءه وتبعيته للملك روجر الثاني[30].

وقبل أن يبادر باتخاذ أي قرار تجاه التماس جورج الأنطاكي، استشار الحسن نصحاءه من الفقهاء وأعيان المدينة فيما ينبغي عمله حيال طلب النورمان. وكان ردّهم هو وجوب المقاومة وحماية المدينة من الغزاة، واثقين من قدرات المدينة على ردّ المغيرين على أعقابهم[31]. الواقع أن الحسن وجد نفسه أمام وضعية حرجة ومحيرة للغاية. ذلك أنه أدرك إدراكا يقينا هذه المرة، أنه يواجه قوة نورماندية يصعب عليه محاربتها في ظل غياب مستلزمات الحرب الضرورية، إذ كانت حاجة السكان إلى المؤونة لا تكفي إلا لأيام معدودة فقط[32]، كما أن جزءا من قوات جيش الحسن كان مشغولا في شمال الإمارة حيث انهمك في مساندة محرز بن زياد الفادي، صاحب مدينة المعلقة، ضد ابن خرسان، حاكم مدينة تونس[33]، وهو ما يؤدي حتما إلى إضعاف الطاقة الدفاعية للمدينة. وفي ذات الحين احتار الحسن واستثقل مشاركة المسيحيين بقواته في العدوان على مدينة قابس، وهي خطيئة لا تغتفر في نظره. ومن جانب آخر رأى الحسن أن إحجامه عن مؤازرة النورمان في هذه المناسبة يعد خرقا سافرا للمعاهدات القائمة بنية وبين روجر الثاني مما سيفضي إلى استنكار وغضب هذا الأخير[34]. وهكذا نجح جورج الأنطاكي في فرض تمويه مُحكم،

زعزع به معنويات آل زيري وكذا في إثارة لغط حول مسألة باتت محسومة في حسابات النورمان.

على أن الحسن الزيري لما استعصى عليه حل هذه المعضلة المفروضة عليه، وفي ظل انهزامه النفسي والعجز العسكري للمدينة[35]، آثر الاستسلام والتخلي عن عرشه حقنا لدماء المسلمين وحفاظا على أعراضهم وأملاكهم. وقد اشتهر بمقولته المشهودة وهي :

"سلامة المسلمين من القتل والأسر خيرا إلي من الملك والقصر"[36]. ولم يلبث الحسن حينئذ، أن غادر المدينة تاركا إياها لمصيرها المحتوم، متوجها إلى مدينة المعلقة، وهي بمقربة من تونس، عند صاحبها محرز بن زياد[*] ومعه أفراد عائلته وما تيسر من أمتعته – ما غلى ثمنه وقل وزنه –. وقد أثار هذا الموقف ذعرا وهولا مريعين داخل مدينة المهدية، ذلك أن الأهالي سرعان ما اقتدوا بأميرهم الحسن، فاندفع الكثير منهم إلى خارج المدينة فيما لاذ بعضهم إلى الكنائس وبيوت النصارى ملتمسين من أهلها النجدة والحماية.

وكانت نتيجة هذه الفوضى العارمة أن فقدت المدينة تماسكها ومناعتها إذ أضحت دون حامية أو قيادة تقيها من شر النورمان وتحميها من خطرهم الداهم. وقد يسر هذا المشهد الأليم لجورج الأنطاكي سبيل الدخول إلى المدينة واستولى عليها " بغير مانع ولا مدافع".

وحدث ذلك في يوم الاثنين الثاني من صفر سنة 543هـ/22 جوان 1148م[37].

- سياسة النّورمان تجاه أهالي المهدية

الواقع أن احتلال النورمان لمدينة المهدية، يعد محطة حاسمة في تاريخ سياسة التوسع النورماندي بالبحر المتوسط لما تجسده هذه المدينة، من قاعدة سياسية غير هينة وعمق إستراتيجي لعرش النورمان في منطقة المغرب الإسلامي. ويمثل هذا الفتح النورماندي أيضا بداية عهد جديد بالنسبة للمهدية وإيذانًا مشهودا بإلحاق هذه الأخيرة بمملكة روجر الثاني لتتحوّل إلى مستعمرة نورماندية نموذجية في بلاد الإسلام.

على أن خصوصية الحكم النورماندي بمدينة المهدية، أفرز عكس ما توقعه سكانها من مُحتل أجنبي غاشم وذلك جرّاء ما مارسه جورج الأنطاكي، قائد الحملة العسكرية، من سياسة تنمّ عن كثير من الحكمة وبعد النظر. ذلك أن هذا القائد لم يتصرّف تجاه الأهالي المسلمين بمنطق الانتقام وتسلّط الغالب على المغلوب وما يتمخّض عن ذلك من سطو ونهب وانتهاك للأعراض والحرمات، بل انتهج نهجًا تدبيريا ضمن بفضله، للمسلمين والمسيحيين، كل شروط الدعة والاستقرار والازدهار. وفي هذا الصدد أظهر جورج الأنطاكي تجاه أهلي المهديتين(*)، حلما وتبصرا لا يمكن أن يصدرا إلا من قائد داهية ومحنك، عليم بأحوال العرب وطبائعهم. ودقّق ابن عذاري هذا الوصف فقال له : "فكان هذا اللّعين –جورج الأنطاكي- عارفا بعورات المسلمين بالمهدية وغيرها". وذكرت المصادر الإسلامية أنه عامل الناس برفق شديد ويسّر شروط العودة

للمهاجرين الفارين بعد أن أمن الجميع على أنفسهم وأموالهم وذويهم. وكان أكثر رفقا مع من تخلّف من أفراد عائلة الحسن حيث بادر بإرسالهم إلى صقلية للإقامة بها. وعن قصر الحسن فقد أحاطه بالحماية المطلوبة وأمّن أمواله وذخائره النفيسة ثم وضع الأختام على أبواب الخزائن.

وقد عبّر ابن الأثير عن المشهد الذي أعقب سقوط المهدية، فأورد الحقائق التّالية : "فلما ملك المدينة نهبت مقدار ساعتين ونودي بالأمان فخرج من كان مستخفيا فأصبح جرجى من الغد فأرسل إلى من قرب من العرب فدخلوا إليه فأحسن إليهم... وأرسل من جند المهدية الذين تخلفوا بها جماعة ومعهم أمان لأهل المهدية الذين خرجوا منها ودواب يحملون عليها الأطفال والنّساء وكانوا قد أشرفوا على الهلاك من الجوع ولهم بالمهدية خبايا وودائع فلما وصل إليهم الأمان رجعوا فلم يمض غير جمعة حتى رجع أكثر أهل البلد"[38].

وقد قدّر حجم هذه الثروة بما جمعه آل زيري طيلة قرنين من الزمن[39]. وكمسؤول على قوة الاحتلال النورماندي حرص جورج الأنطاكي على النهوض بأوضاع المهديتين الاقتصادية والاجتماعية. ومن ذلك سعى إلى ضمان تدبير إداري محكم للمدينتين وإلى توفير الشروط الضرورية لبعث التجارة وازدهارها، وكذلك قطاع العدالة وهو أساس الملك، فقد حظي باهتمامه بشكل ملحوظ آخذا في

الحسبان الخصوصيات الإسلامية للأهالي[40]. وقد وقف التيجاني عند هذا الواقع الذي أعقب الاحتلال فقال :

"وفرق عليهم مالا وطعاما أقرضهم إياه فصلحت أحوالهم واغتبط الناس بالمهدية لما رأوا من عدل النصارى فعمرت أحسن عمارة"[41]. ويؤكد ابن أبي دينار هذه الحقيقة بقوله : "وعمّر عدوّ الله المدينتين زويلة والمهديّة ودفع للتجار رؤوس أموال وأحسن لفقرائهم وقدّم قاضيا رضيا - من لدنهم- يحكم بين الناس ومهّد قواعد البلدين"[42]. ويُقر ابن الأثير أن جورج الأنطاكي "أحسن إليهم - الأهالي - وأعطاهم أموالا جزيلة. .."[43]، وعلى حد قول ابن خلدون فإنّ هذا القائد أقرّ سكان المهدية على الجزية[44] دون الضرائب السائدة الأخرى[45].

ومهما يكن من أمر هذه الروايات العربية التي حفظت هذا الحدث المُؤلم في التاريخ الإسلامي فإنها تميّزت بالنزاهة الواضحة وأنصفت القائد جورج الأنطاكي وأثنت على معاملته السمحاء تجاه أهالي المهديتين، إلا أن هذا الموقف لا ينبغي أن يحجب عن الأنظار، الطابع الاستعماري لهذه الحملة النورماندية وأهدافها الخفية والبعيدة والمسيئة إلى مصالح منطقة إفريقية كلها. وليس هناك من شك أن للعامل الأمني والاقتصادي والعسكري مكانة واضحة في سياسة توسع النورمان بالبحر المتوسط[46]، لكن لا يجب إغفال العنصر الديني كدافع لاحتلال سواحل إفريقية وكعامل فعال لتوطيد أسس

الحكم النورماندي بالمنطقة. وإذا كان الكاتب جون ماري مارتن Jean Marie Martin ينفي تأثير الدين على سياسة النورمان الإفريقية[47]، إلا أن المؤرخ الفرنسي برسْك Bresc(H) قد تحدث عن اهتمام النورمان ببعث أسس الكنيسة الكاثوليكية وتعزيزها داخل مستعمراتها الأفريقية وذكر دورهم في إعادة تنشيط أسقفية المهدية وإقبالهم سنة 1157م على إعادة فتح أسقفية سبيلا Sibilla، بجزيرة جربة، مع إعادة إعمارها بعناصر مسيحية. وذهب برسك برأيه إلى أن إعادة بناء كنيسة إفريقية يُعد أحد أهداف احتلال مدينة المهدية[48]. وأشار التيجاني إلى أن جورج الأنطاكي قد أولى اهتماما بالغا بالمسيحيين عقب احتلال المهدية، حيث جرى نقلهم إلى سهل يفصل بين المدينتين وأسكنهم به حتى يشملهم دون شك بحمايته ورعايته[49].

وأثناء حكم النورمان تحولت مدينة المهدية مع زويلة إلى ملجأ يأوي إليه كل مسيحي افريقية الفارين من تهديد الثورة في الساحل الشرقي وكذا ضغط الموحدين في الساحل الغربي. وعلى اثر ثورة مسلمي زويلة الفاشلة على الحكم النورماندي عام 551هـ/1157م، عيّن الملك غليوم الأول (1154-1166م) مطرانا - رئيس أساقفة- على هذه الضاحية مما يعزز مركز الكنيسة بها[50]. ولا يستبعد برسك وجود العلاقة بين هذه السياسة الدينية المسيحية والثورات التي طالت المستعمرات النورماندية في إفريقية[51]، فيما رأى المؤرخ أبو العافية Abulafia(D.) أنّ احتلال النورمان للمهدية وما ارتبط به من محاولة

لبعث أسس الكنيسة الإفريقية، يمثل عامل تشجيع للجالية المسيحية بإفريقية كما يجسد نهاية للعبودية التي وقع تحت نيرها الأسرى المسيحيون بهذه المنطقة والدين كانوا قد سقطوا في قبضة البحرية الإسلامية[52]. ولكن مهما يكن من أمر هذه السياسة الدينية فإنّ المؤرخيْن شالندن (.Chalandon(F والهادي روجر إدريس يعترفان بالعلاقة العضوية بين هذه الثورات الإفريقية وسياسة الاضطهاد الديني التي انتهجها النورمان تجاه الأهالي[53].

وعلى كل فإنه يتبيّن أن الحكم النورماندي بإفريقية بشكل عام، وعلى الرغم من إسناد حكم المستعمرات لأعيان الأهالي المسلمين المحليين والمقيدين بوجود أبنائهم رهائن في مدينة بالرمو، عاصمة المملكة، قد اتبع سياسة تقوم على أساس تعزيز أركان المسيحية عن طريق تنشيط وتثبيت الأسقفيات والكنائس وكذا حشد العناصر المسيحية المحلية في مواقع معلومة لما يوفره ذلك من حماية وضمان للكيان النورماندي. ولاشك أن هذه العناصر قد استخدمت في الإدارة المحلية كحرّاس للقلاع وكقوة رادعة يعتمد عليها في قمع كل أشكال العصيان. وهكذا يُلمس من هذه الممارسات كلّها تحيّز واضح وصارخ إلى العنصر المسيحي من قبل النورمان واستعملوه بشكل ناجع ومحكم في سبيل تعزيز وتثبيت حكمهم في مستعمراتهم الإفريقية بشكل عام والمهدية بشكل خاص[54].

وأما من الناحية السياسية فكانت مدينة المهدية تحظى بمكانة خاصة لدى المملكة النورماندية لأنها تشكل في نظرها عمقا استراتيجيا لها في البرّ الإسلامي وهي أيضا رمز تواجدها في افريقية وقاعدة أمامية تحافظ على استمرار السلم النورماندي بمنطقة المتوسط. ويعبّر عن هذه المكانة الرفيعة ما تحتويه المدينة من صفوة النورمان وكبار نبلائهم. وذكر ابن الأثير أن بالمهدية " أولاد ملوك الفرنج وأبطال الفرسان"[55]. وقال المراكشي في معجبه "فيها الروم - النورمان - أصحاب الدوقة"[56]. وأما ابن خلدون فقد أورد أن "بها أولاد الملوك والزعماء من الفرنج"[57]، وذكر التيجاني أيضا أن "بها حينئذ ولاة ملوك الفرنج وأبطالهم"[58].

إن احتضان المهدية لهذه الفئة ذات المكانة الاجتماعية السامية والقدرة القتالية العالية باعتبارهم فرسانا مهرة، إنما يدل على ما تنتظر المملكة من هذه القاعدة الأمامية من دور فعال في تأكيد وتعزيز سيادة المملكة في هذا الوسط الإسلامي.

وتُجسد أهمية هذه المدينة أيضا، الحامية العسكرية النورماندية المرابطة بها والتي يقدر صاحب الحلل الموشية حجمها بثلاثة آلاف محارب. ولاشك أن هذه الفرقة تمثل رأس الحربة للجيش النورماندي في إفريقية، وتجلّت قوتها الضاربة من خلال القساوة التي قمعت بها ثورة أهل زويلة عام 551هـ/1156-1157م[59].

وقد استقطب الجانب المالي، هو الآخر بمدينة المهدية، اهتمام الملك روجر الثاني، حيث أمر هذا الأخير بسك عملة ذهبية تزن القطعة الواحدة أربعة غرامات ومائة وثلاثة وخمسين م. غ. وحجمها اثنان وعشرون مليمترا. وعلى هذه العملة نقشت العبارات التالية : "ضرب بأمر الملك المعظم رجار، المعز بالله بمدينة المهدية سنة ثلاث وأربعين وخمسمائة" وعلى الوجه الآخر ما يلي : "الحمد لله حق حمده وكما هو أهله ومستحقه. الملك رجار. المعز بالله". ويأتي هذا الإنجاز المالي، باعتباره مظهرا من مظاهر السيادة لكل كيان، ليصبح رمزا لاستقلال اقتصاد المهدية خاصة والمستعمرات النورماندية الإفريقية عامة، عن النظام المالي الإفريقي السائد في هذه الفترة، كما يضفي طابع الشخصية النورماندية على مُلك إسلامي أضحت تبعيته لتاج صقلية أمرا مقضيا[60].

وهكذا يعتبر احتلال روجر الثاني لمدينة المهدية صفحة مجيدة في تاريخ المملكة النورماندية- بجنوب إيطاليا- ونجاحا باهرا لسياسة هذه الدولة التوسعية، الرامية إلى بسط السيطرة على مجال حيوي واستراتيجي، وهو البحر المتوسط، كان التواجد فيه موقوفا على الإمبراطوريات العريقة فقط. إنها نتيجة لا يحققها إلا مَن توفرت لديه الاستعدادات الكاملة وهي مجتمعة وملموسة عند عنصر النورمان. إن هذا الانجاز ليشبه إلى حد بعيد ما حققه ذووهم من آل هوتفيل في بلاد الشام من خلال بناء إمارة صليبية رائدة بأنطاكية في نهاية القرن 11م وبداية القرن 12م. الواقع أن ما حازه النورمان في إفريقية

وخاصة المهدية من مكاسب ملحوظة وما لها من انعكاسات جيوسياسية في عالم المتوسط، يستحق وقفة تأملية من أولي العلم والتبصر لإقامة الجسر التاريخي الرابط بين ماضي وحاضر المنطقة لمعرفة أسباب ومراحل تطورها وفهم حلقات التاريخ المتحكمة فيها والمتكررة في أكثر الأحيان. وعلى كلّ فإن عمر مستعمرة المهدية لم يدم طويلا إذ هبت رياح التحرير من مرّاكش أدت إلى استئصال شأفة الحكم النورماندي بها حيث استرجعها عبد المؤمن الموحدي من قبضة النورمان، ولكن بعد جهد جهيد ومُضن، في يوم عاشوراء أي اليوم العاشر من شهر محرم سنة خمس وخمسين وخمسمائة/21 جانفي عام 1160م. والمعروفة "بسنة الأخماس". وبذلك عادت مدينة المهدية إلى حظيرة الإسلام، إثر حكم نورماندي مسيحي مدته اثنتا عشرة سنة.

الهوامش :

(*)- ينتمي النورمان أصلا إلى شبه جزيرة اسكندنافيا Scandinavie. ويعني هذا المصطلح رجال الشمال North-Men. ويُعرف هؤلاء أيضا بالفيكنج Vikings أي سكان الفيوردات Fiords. وفي إطار زحفهم على أوروبا- شرقا وغربا- في القرنين التاسع والعاشر الميلاديين، والمعروف عند المؤرخين بغزوات الفيكنج، إستقرت مجموعة منهم في منطقة بشمال غرب فرنسا وذلك بمقتضى الاتفاق الذي أبرمه زعيمها رولو -Rollo, Rollon- عام 911 م مع ملك فرنسا الغربية شارل البسيط Charles le simple (893 – 922م) فسميت هذه المنطقة "نورمانديا " Normandie، نسبة إليهم. ومن هذا الإقليم انطلقت أسراب من النورمان نحو جنوب إيطاليا، وفي فترات متتالية، بحثا عن مستقبل أكثر إشراقا وازدهارا. وكان أن انضم هؤلاء المهاجرون النورمان تحت لواء أمرائه المتصارعين، كمحاربين مرتزقة لكن سرعان ما تحولوا إلى فاتحين يعملون لحسابهم الخاص، مستغلين بحكمة بالغة اضطراب الأوضاع السياسية لهذه المنطقة. وقد تألق ضمن هذه الأفواج النورماندية المغامرة وبشكل بارز، أبناء أسرة هو تفيل Hauteville الذين اشتهروا بشجاعتهم ودهائهم ورباطة جأشهم، فكان لهم بذلك النصيب الأوفر من السلطان والمجد في هذا الموطن الغريب والبعيد. ومن هؤلاء نذكر غليوم ذا الذراع الحديديةGuillaume bras de fer ودروغنDrogon وهنفري Onfroi وروبرت جويسكارد Robert Guiscard وروجر Roger فاتح صقلية الشهير. ثمة مصادر ومراجع تناولت هذه الصفحة من التاريخ الأوروبي في العصور الوسطى نخص منها بالذكر : عاشور (سعيد عبد الفتاح) : تاريخ أوروبا في العصور الوسطى، بيروت، 1972م ؛ المدني (أحمد توفيق) : المسلمون في جزيرة صقلية وجنوب إيطاليا، تونس، 1945م. وأنظر أيضا :

Chronique du M[t] Cassin, Traduction de Calmette (J), Textes et Documents, Moyen-Age, T. II, Paris, 1953 ; Guillaume de Pouille, La Geste de Robert Guiscard, Traduction et Commentaire par Marguerite Mathieu, Palermo, 1961 ; orderic vital, Historia ecclesiastica, Traduit par Guizot (F.P.G), collection des Mémoires Relatifs à

l'Histoire de France, Paris, 1925 ; Guillaume de Jumièges, Historia Normannorum, Traduction Guizot, Paris, 1869 ; Delarc (O), Les normands en Italie depuis les premières invasions jusqu'à L'avènements de saint Grégoire VII, Paris, 1883 ; Musset (Lucien), les Peuples scandinaves au M-Age, Paris, 1951 ; Decarreaux (y), Normands Papes et Moines, Cinquante ans de conquête et de politique religieuse en Italie Méridionale et en Sicile, Paris, 1974 ; Lavisse (E), Histoire de France depuis les origines jusqu'à la révolution, T. II, Paris, 1844 ; Chalandon (F), Histoire de la domination Normande en Italie et en Sicile, T. 1er, Paris, 1907 ; Lot(F), Naissance de la France, Paris, 1948 ; Halphen (L), les Barbares, des grandes invasions aux conquêtes Turques du XIe siècle, Paris, 1963.

(1)- على الرغم من تفكك الصف الإسلامي بجزيرة صقلية، وما انجر عنه من ضعف ووهن وبعثرة طاقته، فإن الجيش النورماندي الغازي قد لقي متاعب مضنية بسبب مواجهة المسلمين له. وتؤكد هذه الحقيقة المدة الطويلة التي كلفت النورمان لاحتلال الجزيرة. وقد عبر عنها الشريف الإدريسي في روايته فقال : " إلى أن استولى – أي روجر الأول– على جميعها– أي صقلية– غلبة وقهرا وفتحها قطرا فقطرا وملكها ثغرا فثغرا وذلك في مدة ثلاثين عاما." الإدريسي : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، نقلا عن أماري (ميكيلي) : المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م، ص. 26.

وذكرت المصادر الإسلامية حدث سقوط الجزيرة في قبضة النورمان لكن دون الإشارة إلى تفاصيل المقاومة المحلية مما يوحي إلى سهولة الفتح النورماندي لهذا القطر. ولعل هذا السكوت هو تعبير لهؤلاء المؤرخين المسلمين عن استيائهم واستنكارهم للفتن الداخلية التي باتت صقلية مرتعا خصيبا لها، كانت نتيجتها تمزق شمل المسلمين بها وضياع الجزيرة كلها. وعن موضوع احتلال النورمان لجزيرة صقلية والظروف المساعدة لذلك ارجع إلى : النويري : نهاية الأرب في فنون الأدب، نقلا عن المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م، ص. 445 – 448 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس في أخبار إفريقية وتونس، نقلا عن المكتبة العربية الصقلية، ص. 533 – 534 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م.ع.ص، ص. 484 – 485 ؛ ابن الأثير : الكامل في التاريخ، نقلا عن م.ع.ص، ص 275 – 278 ؛ أبي الفداء : المختصر في أخبار البشر، نقلا عن م.ع.ص، ص 414 ؛ إحسان

عباس : العرب في صقلية، القاهرة، 1959م، ص. 132 – 133 ؛ أماري (ميكيلي) : تاريخ مسلمي صقلية، ترجمهُ من الإيطالية، د. محب سعد إبراهيم وغيره، المجلد الثالث، الكتاب الخامس، ص. 61- 178. وعن المراجع الأجنبية ارجع إلى :

Malaterra (Geoffroy), Historia Sicula, dans Muratori (L-A), Rerum Italicarum Scriptores, livre III, 1ère partie (Dec.1925–Mai 1928) ; Chalandon (F.), Histoire de la domination normande en Italie et en Sicile, Tome 1er, pp. 191–211, 327–340 ; Bazancourt(le Baron de.), Histoire de la Sicile sous la domination Normande depuis la conquête de l'île jusqu'à l'établissement de la monarchie, T. I, Paris, 1946, p.86 et suivantes ; Gautier (d'Arc) , Histoire des conquêtes des Normands en Italie, en Sicile et en Grèce, Paris, 1830, p. 213 et suivantes ; Laprimaudaie (Elie. de), Arabes et Normands en Sicile et en Italie du Sud, Paris, 1868, p. 249 et suivantes.

(*)- توفي أبوه الكونت روجر الأول عام 1101م وتولت أمُّهُ الوصاية عليه إلى سنة 1112م. وكان سنه قد بلغ حينذاك سبع عشرة سنة. توج ملكا في 25 ديسمبر عام 1130م. ارجع إلى : أماري : تاريخ مسلمي صقلية، المجلد الثالث، ص. 340– 341. وانظر أيضا : Chalandon , op. cit., I, p.p. 355–360.

(2)- أنظر : Chalandon, op.cit., p.p. 367–368.

(**) تمثل على وجه التقريب منطقة المغرب الأدنى. وقد جاء في تعريف ياقوت الحموي "أن حد أفريقية من طرابلس الغرب من جهة برقة والإسكندرية إلى بجاية، وقيل إلى مليانة". معجم البلدان، المجلد الأول، بيروت 1955، ص. 228.

(***) ينتمي الزيريون، إلى قبيلة صنهاجة البربرية المغربية. سمي هؤلاء بهذا الاسم نسبة إلى زيري بن مناد الصنهاجي (المتوفي عام 360هـ/ 971م) مؤسس دولة بني زيري بالمغرب الأوسط. عن تفاصيل قيام دولة بني زيري أرجع إلى : القلقشندي : صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، جـ. 5، القاهرة، 1922م، ص. 124–125 ؛ حسن حسني (عبد الوهاب) : خلاصة تاريخ تونس، تونس، 1983م، ص. 105–114 ؛ **مارسيه (ج G. Marçais)، مقال الزيريون في دائرة المعارف الإسلامية**، ج. 11، ص. 21–23.

(3)- عن تطلعات الزيريين في عهد تميم بن المعز بن باديس (454–501 هـ/1062– 1108م) تجاه صقلية وجنوب إيطاليا، ارجع إلى : ابن الأثير : الكامل، نقلا عن

م-ع- ص. 277 ؛ النويري : نهاية الأرب، نقلا عن م-ع- ص، ص. 447 – 448. وانظر أيضا :

Hady (Roger Idris), la Berberie orientale sous les Zirides X[e]–XII[e] siècles, Paris, T. I, p.p. 283–286 ; Deuve (J.), les seigneurs de l'ombre, les services secrets Normands au XII[e] siècle, Ed. ch. Colet, 1995, p. 174 ; Chalandon, op. cit., I, P.P. 202 , 205-209.

(4)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 286 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، ج. III، ص. 393.

وأنظر أيضا : Deuve, op. cit., p. 173 -174 ; Perrin (Ed. Ch.), l'Allemagne, L'Italie et la papauté de 1125 à 1250, Paris, - op. cit., I, p. 368 – pp. 78–79 ; Chalandon, op. cit., I, pp. 367–368.

تحدث المؤلف شالندن عن أهمية دور صقلية في الحركة التجارية بالبحر المتوسط فيما أشار كل من الهادي إدريس والكاتب دوف Deuve إلى الموقع الإستراتيجي لجزيرة جربة والدور الذي قد تلعبه في التحكم في الحركة التجارية بين غرب وشرق المتوسط. أنظر : Deuve, op. cit., p. 177 ; Idriss (H.R), op. cit., I, p. 346 ؛ وعن دواعي اهتمام النورمان بعالم المتوسّط، ارجع أيضًا إلى :

Martin (J.M), Italies Normandes, XI[e]- XII[e] siècles, p. 365 ; Giunta Francesco, Il regno tra realta Europea e vocazione Mediterranea, ds Potere, societa e popolo nell età dei due guglielmi, dans atti delle quarte giornate Normanno – Sveve, Bari 8-10 octobre, 1997, p. 21.

(5)- اشتهر الكونت روجر الأول بموقفه الإيجابي تجاه الزيريين حينما رفض المشاركة في حملة عسكرية ضد مدينة المهديّة إلى جانب الجنويين والبيزيين بحجة التزامه باتفاق الصلح الذي يربطه بالأمير الزيري تميم. عن هذه الصفحة من العلاقة النورماندية الزيرية السياسية والاقتصادية في عهد روجر الأول وابنه روجر الثاني، أرجع إلى : المصادر الإسلامية الموجودة في المكتبة العربية الصقلية، الصفحات : 280-282 و382– 383 و393 و454–456 و486 وما بعدها و535 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص 170–171، 189–190، 362–366 ؛ توفيق الطيبي أمين : العلاقات بين جزيرتي جربة وصقلية في أواخر القرون

الوسطى (1100—1500) ضمن مجلة البحوث التاريخية، العدد الأول، يناير 1984، ص. 140—141 ؛ وانظر أيضا :

Maslatrie (Le Comte de), Traités de Paix et de Commerce, documents divers Concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen-âge, Paris, 1866, pp. 29-33 ; Mercier(E), Histoire de l'Afrique septentrionale depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête Française, Paris, 1888, Tome II, pp. 42, 59 ; Idris (H-R), op. cit., I, pp. 287, 320, 322-324 ; Deuve, op. cit., pp. 173-175 ; Chalandon , op. cit., I, pp. 331 – 332, 369-373.

(6) أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص 366.

(7) الكامل، نقلا عن – م-ع- ص، ص. 285- 286.

(8) البيان، نقلا عن م-ع- ص، ص 371. وانظر أيضا : ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص 282 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م- ع- ص، ص 393—394 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص 487.

(9)- أنظر : Chalandon, op. cit., I , p. 373.

(10)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 374 ؛ وانظر أيضا : Hady (R.I), op. cit., I, p. 334.

(*) يقول عنه النويري : "كانت ولايته بعهد من أبيه – علي بن يحي– فاستقل بعد وفاة أبيه وله من العمر آنذاك اثنتا عشرة سنة وشهور فدبر دولته صندل الخصي وحفظ الملك. " دام حكمه على أفريقية من 515هـ/1121م إلى 543هـ/1148م ؛ النويري : نهاية الأرب، نقلا عن م-ع- ص، ص 456. وأرجع أيضا إلى : القلقشندي : صبح الأعشى، جـ. 5، ص. 125. وأنظر أيضا : Hady (R.I), op. cit., I, p.333.

(11)- تطل مدينة المهدية على البحر المتوسط. تقع جنوب مدينة تونس. تحتل موقعا جغرافيا حساسا يكفل لها الحصانة والحماية الكاملتين. وقد عبر المراكشي في معجبه، تعبيرا وافيا عن موقعها وإمكانياتها الدفاعية فيقول. " وهي من معاقل المغرب المنيعة لأن بنيانها في غاية الإحكام والوثاقة. بلغني أن عرض حائط سورها ممشا ستة أفراس في صف واحد ولا طريق لها من البر إلا على باب واحد. والبحر في قبضة من في البلد يدخل الشيني - المركب- كما

هو بمقاتلته إلى داخل دار الصناعة لا يقدر أحد ممن في البر على منعه..". نقلا عن م-ع- ص، ص. 319.

(12)- عن ظروف وحجم هذه الاستعدادات أرجع إلى : ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 282 – 283 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص. 394 – 396 ؛ ابن أبن دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع- ص، ص. 536 ؛ ابن عذارى : البيان، نقلا عن م-ع-ص، ص 371- 372 ؛ ابن خلدون العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص 487 ؛ الباجي المسعودي : الخلاصة، النقية في أمراء أفريقية، تونس، 1233هـ/1866م، ص 51 ؛ يذكر المؤرخ الفاطمي، ابن ميسر، أن الحسن سعى لدى الخليفة الفاطمي بمصر، الحافظ لدين الله (524–544هـ/1130-1149م)، يلتمس منه وساطته لحل الأزمة المستحكمة بينه وبين روجر الثاني : ابن ميسر : أخبار مصر، في :

Recueil des Historiens Orientaux, T. III, Paris, 1884, p. 468.

(13)- حدثت في عام 536هـ/1140-1141م. عن هذه الحملة أرجع إلى : التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص 398–399 ؛ ابن عذارى، البيان، نقلا عن م-ع-ص، ص. 372 – 373 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع- ص، ص 537 ؛ الباجي المسعودي : الخلاصة النقية، ص. 51–52. وانظر أيضا :

Chalandon, op. cit., I, pp. 159-160 ; Hady (R.I), op. cit., I, pp. 347– 348

(**) ذكره التيجاني باسم "جرجير بن فلان الأنطاكي" نشأ في بيئة الشرق وبالضبط في أنطاكية بالشام. كان عريفا بلسان العرب. انضم إلى بلاط تميم الزيري بالمهدية. ولما نال ثقته عينه مشرفا عاما على خزينة الأمارة المالية، ولما مات يحي توجس خيفة من ابنه علي، مما جعله يشد الرحال سرا إلى بالرمو بصقلية، فاستقر عند روجر الثاني. وفي بلاط هذا الأخير عظم شأنه وتألق نحمه حتى صار أهم شخصية في إدارة المملكة، إذ تولى بالفعل مهام رئيس الوزراء ووزارتي السيف والقلم. لمعرفة التفاصيل عن هذا القائد أرجع إلى : التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص. 392 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 487 ؛ الباجي المسعودي : الخلاصة النقية، ص. 51 ؛ أماري : تاريخ

مسلمي صقلية، م III، ص. 354 – 355. وأنظر أيضا : Chalandon, op. cit., I, pp. 274 -275.
(*)- تقع بشمال المهدية وتبعد عنها بعشرة أميال فقط.

(14)- المؤنس، نقلا عن م-ع- ص، ص. 536.

تحدثت المصادر الإسلامية، نقلا عن م-ع- ص، عن هذه الحملة النورماندية ونتائجها وهي : الكامل، ص. 282–284 ؛ رحلة التيجاني، ص. 394–397 ؛ البيان المغرب، ص. 371–372 ؛ المؤنس، ص. 536 ؛ العبر، ص. 487. وانظر أيضا : ابن حمديس : ديوانه، تصحيح

وتحقيق إحسان عباس، بيروت، 1960م، ص. 255 ؛ الباجي المسعودي : الخلاصة النقية، ص. 51 ؛ حسن حسني عبد الوهاب : خلاصة تاريخ تونس، ص. 118 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 374– 381.وانظر أيضا :
Chalandon, op. cit., I, p. 377 ; Hady (R.I), op. cit., I, pp. 334–337.

(15)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 374.

(**)- يقع هذا الدير بجنوب فرنسا.

(***)- تقع شمال العراق. أسسها بلدوين الأول Baudouin في مارس عام 1098م. وتعد أوّل إمارة صليبية تقوم في المشرق الإسلامي. استردها القائد عماد الدين زنكي، صاحب الموصل وحلب، من أيدي الصليبيين عام 539هـ/1144م. عاشور سعيد عبد الفتاح : الحركة الصليبية، المكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، 1963م، الجزء الثاني، ص. 605– 606.

وانظر أيضًا : Brehier (L), l'Eglise et l'orient, Paris, 1907, p. 77.

(16)- أنظر : HADY(R.I), op. cit., I, p. 355.

(17)- المؤنس، نقلا عن م-ع- ص، ص. 538.

(18)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 292.

(19)- أبو الفداء : المختصر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 416.

أشار إلى هذا الوضع الإفريقي الصعب والثّقيل كلّ من ابن خلدون : العبر، ص. 500- 501. والتيجاني رحلته، ص. 399 وأبي الفداء : المختصر، ص. 416، في المكتبة الصقلية. وأنظر أيضا النويري : نهاية الإرب في فنون الأدب، تحقيق

الأستاذ عبد المجيد ترحيني، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1424هـ/ 2004، الجزء الرابع والعشرون، ص. 136.

(20)- البيان، نقلا عن –م-ع- ص، ص. 373.

(21)- الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 292.

ذكر أماري وضع افريقية السيئ وحرص روجر الثاني على استغلاله للهجوم على إفريقية. تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص 407.

(22)- الكامل، نقلا عن –م-ع-ص، ص. 292. وأنظر أيضا : HADY(R-I), Op. cit., I, P.355.

(23)- عن تفاصيل هذه الأزمة الداخلية ارجع إلى : المصادر الإسلامية الواردة في المكتبة العربية الصقلية منها : الكامل، ص 290–292 ؛ المؤنس، ص. 538-539؛ العبر، ص. 489، 499-500 ؛ رحلة التيجاني، ص. 384 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 403- 405. وانظر أيضا : Mercier, op. cit., II, pp. 86-87 ; Mas Latrie, op. cit., p. 43 ; Hady (R.I), op. cit., I, pp. 353- 355.

لعل سبب عجز روجر الثاني عن فتح مدينة قابس يرجع إلى ضعف الأسطول النورماندي الذي كان الملك قد زج بمعظمه في حرب أخرى مع الإمبراطورية البيزنطية. أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 405- 406. وانظر أيضا : Chalandon, op. cit., II, p. 163 ; Hady (R.I), op. cit., I, p. 355.

(24)- عن احتلال النورمان لجربة وطرابلس أرجع إلى المصادر الإسلامية نقلا عن المكتبة العربية الصقلية منها : نزهة المشتاق، ص. 73 ؛ الكامل، ص. 286-290 ؛ رحلة التيجاني، ص. 384، 388-389 ؛ المؤنس، ص. 573 – 538 ؛ البيان، ص 372– 373 ؛ وفيات الأعيان، ص. 642 ؛ المختصر، ص. 415-416 ؛ العبر، ص. 798– 499 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 135- 136. وانظر أيضا : توفيق الطيبي : العلاقات بين جزيرتي جربة وصقلية، ص. 144- 146 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 394–395، 401–402. وأنظر أيضا :

Gobvin, le Maghreb central à l'époque des Zirides, Paris, 1957, p. 147 ; Mercier, op. cit., II, pp. 84–86 ; Mas Latrie, op. cit., p. 42,45 ; Deuve, op. cit., p. 177 ; Hady (R.I), op. cit., I, pp.345 -346, 351-352 ; Chalandon, op. cit., II, p. 159–161.

(25)- الكامل، نقلا عن م – ع – ص، ص. 292-293.

اختلفت المصادر الإسلامية في تقدير حجم الأسطول النورماندي حيث ذكر التيجاني "ثلاثماية مركب" وقدرها ابن خلدون بمايتين وخمسين من الشواني ثم ثلاثماية مركب وليس ثلاثماية وخمسين كما أوردها الهادي روجر إدريس. ويتفق أبو الفداء والنويري مع ابن الأثير فيما اكتفى ابن أبي دينار بقوله "فحشد جيشا عظيما وبعث من مراكب مشحونة بالسلاح وآلات الحرب". رحلة التيجاني والنويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 136- 137. نقلا عن م-ع- ص، ص. 399 ؛ المختصر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 416 ؛ العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 488، 501 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 539 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 136. وأنظر أيضا : .Hady(R.I), op..cit., I, p. 355

(*) قوصرة : هي بنطلاريا Pantellaria. يقول الحموي أنها جزيرة في بحر الروم بين المهديّة وجزيرة صقليّة. وذكر أبو الفداء في كتابه تقويم البلدان أنها جزيرة قُبالة إفريقية بالقرب من تونس وبينها وبين صقلية مجرى. ياقوت الحموي : معجم البلدان، جـ. 4، ص. 200-201 ؛ تقويم البلدان، صحّحه وطبعه رينود Renaud والبارون دي سلان Deslane ، باريس، 1840م، ص. 188.

(26)- الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 293.

أورد ابن خلدون هذه الفكرة أيضا. العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 501.

(27)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 293 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م – ع- ص، ص. 399 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 501. وانظر أيضا : .Chalandon, op. cit., II, pp. 163-164

أورد ابن الأثير رواية تفيد بأن الحسن كان قد أوفد أحد قواده إلى "رجار برسالة فأخذ لنفسه وأهله أمانا. "الكامل نقلا عن م-ع- ص، ص. 295. يوحي هذا الخبر بأن الحسن قد نال ضمانا من روجر. وهل ينم هذا الموقف عن خيانة منه ؟ لكن الأمر الذي لا ريب فيه، هو أن الحسن لم يحاول مغادرة المهدية مع عائلته قبل وصول النورمان إليها. وتجدر الإشارة إلى أن مثل هذه المبادرة تتنافى

كلية مع طابع السرية الذي اكتنف غاية هذه الحملة منذ انطلاقها. ارجع إلى :
Hady (R.I), op. cit., I, 355-356.

(28)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص 293 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م – ع- ص، ص 399 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن - م-ع- ص، ص 501 ؛ الباجي المسعودي، نفس ص. 408. وانظر أيضا :IIIالمرجع، ص. 52 ؛ أمارى : تاريخ مسلمي صقلية، م ،
Hady (R.I), op. cit., I, pp. 356–357 ; Maslatrie, op. cit., p. 43 ; Mercier, op. cit., II, p. 87 ; Chalandon, op. cit., II, p. 164.

(29)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 286 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع- ص، ص. 573– 538. وانظر أيضا :
Hady (R.I), Ibid ; chalandon, op. cit., II, p.160 ; Mercier, op. cit., II, p.85.

(30)- المؤنس، نقلا عن م-ع- ص، ص. 537– 538.

(31)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 293– 294 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 501. وأنظر أيضا :

Hady (R.I), op. cit., I, p. 357 ; Mercier, Ibid.

يذكر أبو الفداء عكس ذلك حيث يقول : "فجمع كبراء البلد واستشارهم فرأوا ضعف حالهم وقلة المؤونة عندهم". المختصر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 416.

(32)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 29 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 501 ؛ أمارى : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 408.

(33)- ابن خلدون : العبر نقلا عن م-ع- ص-، ص. 488 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص. 399 ؛ الباجي المسعودي : نفس المصدر، ص. 52.

(34)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 394 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ أمارى : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 408. وأنظر أيضا : Hady (R.I), op. cit., I, p. 357.

(35)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 408.

ذكر الكاتب سرهنك "أن الحسن طلب المساعدة من ملوك الإسلام، ولما لم يجيبوه رحل عن المهدية". الواقع أنه يعد الكاتب الوحيد الذي أورد هذه الفكرة. سرهنك (إسماعيل) : من حقائق الأخبار من دول البحار، الجزء الأول، القاهرة، 1312هـ/1894م، ص. 409.

(36)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص. 294 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص. 399-400 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137.

(❖) لما طالت إقامته بالمعلقة لمس الحسن السآمة والاستياء من صاحبها ومن ثم قرر التوجه إلى مصر لكن لما خشي من الوقوع في قبضة جورج الأنطاكي شد رحاله إلى عبد المؤمن بن علي الكومي بالمغرب الأقصى. وأفاد صاحب القرطاس أن الحسن ذهب إلى الجزائر عقب سقوط المهدية، وبقي بها إلى أن وصل عبد المؤمن إليها وحمله معه عند عودته إلى مراكش بالمغرب الأقصى. ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 295–296 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص. 400 ؛ ابن أبي زرع الفاسي : الأنيس المطرب، نقلا عن م-ع- ص، ص. 403.

(37) تناول ابن الأثير هذا الحدث الحاسم، والمعروف "بالكائنة الشنعاء" عند ابن عذارى، بقدر ملحوظ من التفصيل والدقة والوضوح ؛ الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 294–295 ؛ وأنظر أيضا : النويري، المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ البيان، نقلا عن م-ع- ص، ص. 373. وحول هذا الحدث ارجع إلى المصادر الإسلامية نقلا عن المكتبة العربية الصقلية وهي رحلة التيجاني، ص. 399–400 ؛ العبر، ص. 488–501 ؛ المؤنس، ص. 539 ؛ المختصر، ص. 416- 417 ؛ الأنيس المطرب، ص. 403 ؛ الصفدي : الوافي بالوفيات، ص. 657 ؛ ابن خلكان : وفيات الأعيان، ص. 642 ؛ القلقشندي : صبح الأعشى، ج5، ص.125. وأنظر أيضا : الباجي المسعودي : نفس المصدر، ص. 52 ؛ سرهنك : نفس المرجع، جـ1، ص. 409 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 408 وما بعدها. وأنظر أيضا :

Hady, op. cit., I, p. 357 ; Golvin, op.cit.,p. 147 ; Mercier, op. cit., II, p. 87 ; Maslatrie, op.cit., p. 43.

يشير التيجاني إلى أن الدخول إلى المدينة وقع بعد وصول الأسطول بسبع ساعات وحسب رواية "ابن الأثير والنويري وأبي الفداء فإنه حدث بعد مضي ثلثي النهار. وأما ابن خلكان فإنه وضع هذا الحدث في اليوم الثاني عشر من شهر صفر. والأرجح أنه أخطأ في ذلك لأن هذا التاريخ يناسب يوم سقوط مدينة سوسة. عن الاحتلال النورماندي لسوسة يمكن العودة إلى المصادر الإسلامية المذكورة أعلاه والواردة في المكتبة العربية الصقلية.

(38)- أورد التيجاني اسم المهديتين ويقصد بها المهدية وزويلة لاتصال هذه الأخيرة بالحاظرة الزيرية. وذكر ياقوت الحموي أن المسافة التي تفصل بينهما لا تتجاوز رمية سهم أو طول ميدان. معجم البلدان، ج.2، ص.961 وج. 4، ص. 696.

(39)- عن هذا الموضوع ارجع إلى المصادر الواردة في المكتبة العربية الصقلية ومنها : الكامل، ص. 294-295 ؛ رحلة التيجاني، ص. 400 ؛ العبر، ص. 488، 500 ؛ المختصر، ص. 17 ؛ ونفس المصدر، إصدار دار اللجار لصاحبها : أديب عارف الزين، 1380هـ/ 1960م، الجزء الخامس، ص. 30 ؛ المؤنس، ص. 539 ؛ وفيات الأعيان، ص. 642 ؛ البيان، ص. 373هـ. وأنظر أيضا : النويري، المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ حسن حسني عبد الوهاب : نفس المرجع، ص. 119 ؛ سرهنك : المرجع، جـ. 1، ص. 409 ؛ الباجي المسعودي : نفسه ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، ج. III، ص. 409— 411. وارجع أيضا إلى : Chalandon, op. cit., II, p. 164 ; Mas Latrie, op.cit., p. 43 ; Hady, op. cit., I, p. 358 ; Mercier, op. cit., II, pp. 87-88.

(40)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 410. وأنظر أيضا : Chalandon, op. cit., II, p. 164 ; Hady, op. cit., I, p. 358.

(41)- رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص. 400. وردت هذه الفكرة أيضا في كتاب الحلل الموشية في ذكر أخبار المراكشية، نقلا عن ذيل م-ع- ص، ص. 62-63.

(42)- إبن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 593. وأشار إلى ذلك أيضا التيجاني : نفسه.

(43)- إبن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 294-295.

(44)- إبن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 501.

(45)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 410.

(46)- عن هذه العوامل المحرّكة للعرش النورماندي ارجع إلى الصفحة الثانية من هذا البحث.

(47)- أنظر : Martin (J.M), op.cit., p. 365.

(48)- أنظر : Bresc (H), le Royaume d'Afrique et l'Archeveche de Mahdiyya, dans échanges et colonisation dans la méditerranée médiévale, sous la direction de Michel Balard et Alain Ducellier, publication de la Sorbonne, p.p. 353-354

(49)- التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص. 400. ذكر أماري أيضا هذه الفكرة. تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 409.

(50)- أمارى : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 461– 462. وانظر أيضا :
Chalandon, op cit., II, p.238 ; Hady, op.cit., I, p.383 ; Bresc(H), le Royaume d'Afrique, p.355.

عن ثورة زويلة ضد النورمان إرجع إلى : ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 302–303 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص. 504. وانظر أيضا :
Siragusa (G-B), Il regno di Guglielmo I in sicilia, pallermo, 1929, p.105 et suivantes.

(51)- أنظر : Bresc(H), le royaume d'Afrique, pp.353 – 354.

(52)- أنظر : Abulafia(D), The Norman Kingdom of Africa and the Norman Expedition to Majorca and The Muslin Mediterranean, dans Italy, Sicily and Mediterranean 1100-1400, Variorum Reprints, London, 1987, XII, p.38.

وانظر أيضا : Bresc, op.cit., p.353.

(53)- أنظر : Chalandon, op. cit., II, p.236 ; Hady, op. cit., I, p.379.

(54)- أنظر : Bresc, le Royaume d'Afrique, p.356.

(55)- الكامل، نقلا م-ع- ص، ص. 305.

(56)- كتاب المعجب، نقلا عن م-ع- ص، ص. 319.

(57)- العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص.505.

(58)- رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص. 401.

(59)- الحلل الموشية في ذكر أخبار المراكشية، نقلا عن ذيل م-ع- ص، ص. 63.

(60)- لمعرفة شكل هذه العملة ارجع إلى : Abdul-Wahab(H.M), Deux Dinars Normands de Mahdia, Extrait de la revue Tunisienne, 3e et 4e trimestre, 1930, Tunis, 1930, pp. 2-3.

المصادر والمراجع المعتمد عليها :

I- المصادر العربية :

- ابن الأثير الجزري (توفي عام 630هـ/1232م).

❖ الكامل في التاريخ. في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- الشريف الإدريسي (توفي عام 548هـ/1154م).

❖ نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- الباجي المسعودي (توفي عام 1297هـ/1879-1880م).

❖ الخلاصة النقية في أمراء أفريقية، تونس، 1283هـ/1866م.

- التيجاني (توفي عام 869هـ/1464م).

❖ رحلته، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- ابن حمديس (توفي عام 527هـ/1133م).

❖ ديوانه، حققه وصححه الدكتور إحسان عباس، بيروت، 1960م.

- ابن خلدون (توفي عام 808هـ/1406م).

❖ كتابه العبر وديوان المبتدأ والخبر، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك. 1857 م.

- ابن خلكان (توفي عام 681هـ/1281م).

❖ وفيات الأعيان وأنباء الزمان، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- ابن أبي دينار (من علماء القرن 12هـ/18م).

❖ المؤنس في أخبار أفريقية وتونس، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- ابن أبي زرع الفاسي (توفي بعد عام 724هـ/1324م).

❖ الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- الصفدي (توفي عام 764هـ/1362م).

❖ الوافي بالوفيات، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- ابن عذارى (من علماء القرن 7م/12-13م).

❖ البيان المغرب في أخبار المغرب، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- أبو الفداء (توفي عام 732هـ/1331م).

❖ المختصر في أخبار البشر، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

❖ تقويم البلدان، صححه وطبعه رينو والبارون دي سلان، باريس، 1840م.

- القلقشندي (توفي عام 821هـ/1418م).

❖ صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، الجزء الخامس، القاهرة، 1922م.

- لمؤلف مجهول.

❖ كتابة الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية، ألف في القرن8هـ/14م، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- المراكشي (توفي عام 620هـ/1223م).

❖ كتاب المعجب في تخليص أخبار المغرب، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- ابن ميسر (توفي عام 677هـ/1278م).

❖ أخبار مصر، في: Recueil des historiens orientaux, T.III.، Paris، 1884م.

- النويري (توفي عام 732هـ/1332م).

❖ نهاية الارب في فنون الأدب، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

- ياقوت الحموي (توفي عام 626هـ/1229م).

❖ معجم البلدان، ط. بيروت، 1955م. ط. طهران، 1965م.

II- المصادر الأجنبية :

- Chronique du Mont Cassin. Traduction Calmette Joseph, dans textes et documents, Moyen-age, Tome II, Paris, 1953.
- Guillaume de Pouille : La Geste de Robert Guiscard, Traduction et Commentaire de Marguerite Mathieu : Pallermo, 1961.
- Malaterra Geoffroi : Historia Sicula , dans Murotori(L.A), Rerum Italicarum Scriptores, T.V, 1ère partie. Dec. 1925- Mai 1928.
- Orderie vital : historia ecclesiastica, traduction Guizot(F.P.G), dans collection des Memoires Relatifs à l'Histoire de France, Paris, 1825.

III- المراجع العربية :

- إحسان عباس :

❖ العرب في صقلية، القاهرة، 1859م.

- أماري ميشال :

❖ المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.

❖ تاريخ مسلمي صقلية، الجزء الثالث : إعداد : د. محب سعد إبراهيم. لي مونييه، فلونسا، 2003م.

- توفيق الطيبي أمين :

❖ العلاقات بين جزيرتي جربة وصقلية في أواخر القرون الوسطى (1100-1500م) ضمن مجلة البحوث التاريخية (مركز دراسة جهاد الليبيين ضد الغزو الإيطالي)، العدد الأول، يناير1984م.

- حسن (حسني عبد الوهاب) :

❖ خلاصة تاريخ تونس، تونس، 1983م

- سرهنك (إسماعيل) :

❖ من حقائق الأخبار عن دول البحار، الجزء الأول، القاهرة، 1312هـ/1894م.

- عاشور (سعيد عبد الفتاح) :

❖ الحركة الصليبية، ج2، القاهرة، 1963م.

❖ تاريخ أوروبا في العصور الوسطى، دار النهضة العربية، 1972م

- مارسيه جورج (Marçais George) :

مقال : "الزيريون"، في دائرة المعارف الإسلامية، يصدرها باللغة العربية أحمد الشنتناوي، إبراهيم زكي، خورشيد عبد الحميد يونس، المجلد الحادي عشر.

- المدني (أحمد توفيق) :

❖ المسلمون في جزيرة صقلية وجنوب إيطاليا، تونس، 1365هـ/1945م.

IV- المراجع الأجنبية :

- Abdulwahab(H-H) : Deux dinars Normands de Mahdia, Extrait de la revue Tunisienne 3e et 4e trimestre, Tunis, 1930.
- Bazancourt(le Baron de) : Histoire de la Sicile sous la domination des Normands depuis la conquête de l'ile jusqu'à l'établissement de la monarchie, t. I., Paris, 1946.
- Brehier(Louis) : L'église et l'orient au M. age, Paris, 1907.
- Bresc(Henri) : Le royaume d'Afrique et l'archevêché de Mahdiyya, des échanges et colonisation dans la Méditerranée médiévale, sous la direction de Michel Balard et Alain Ducellier, Publication de la Sorbonne.
- Chalandon(Ferdinand) : Histoire de la domination normande en Italie et en Sicile, T. I, II, Paris, 1907.
- Decarreaux (J) : Normands papes et moines, cinquante ans de conquête et de politique religieuse en Italie méridionale et en Sicile, Paris, 1974.
- Deuve(Jean) : Les seigneurs de l'ombre. Les services secrets normands au12e siècle, éditions Charles Colet, 1995.
- Delarc(O) : Les normands en Italie depuis les premières invasions jusqu'à l'avènement de Saint Grégoire VII, Paris, 1883.
- Gautier(d'arc) : Histoire des conquêtes des normants en Italie, en Sicile, et en Grèce, Paris, 1830.
- Giunta(Francesco) : Il regno tra realta europea e vocazione mediterranea, ds potere, societa e popolo nell eta dei due guglielmi, ds atti delle quarte giornate normano Sveve, Bari 8- 10 ottobre 1997.
- Golvin(L) : Le Maghreb central à l'époque des Zirides, Paris, 1957.
- Hady(R I.) : La berberie orientale sous les Zirides, Xe-XIIe siècle T.I, Adrien-Maisonneuve, Paris, 1962.
- Laprimandraie(de) : Arabes et Normands en Sicile et en Italie du sud, Paris,1868.
- Lavisse(E) : Histoire de France depuis les origines jusqu'à la révolution, T.II, Paris,1844.
- Lot(Ferdinand) : Naissance de la France, Paris, 1948.
- Martin(Jean-Marie) : Italie Normandes, XIe-XIIe siècles, ed. Hachette, 1994.

- Mas Latrie(Le Baron de) : Traités de paix et de commerce, et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au M-Age, Paris, 1886.
- Mercier(E) : Histoire de l'Afrique septentrionale depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête française, T.I, II, Paris, 1888.
- Musset(Lucien) : Les peuples scandinaves au Moyen-Age, Paris, 1951.
- Perrin(E.Ch) : L'Allemagne, l'Italie et la Papauté de 1125 à 1250, Paris.
- Siragusa(G-B) : Il regno di guglielmo I in Sicilia, Palermo, 1929.

دور ميناء طرابلس الغرب الاستراتيجي في العصر الإسلامي

د. معمر الهادي القرقوطي
جامعة السابع من أبريل- ليبيا

لا يخفى على الباحثين والمؤرخين أهمية الموقع الجغرافي المتميز، الذي يحظى به ميناء طرابلس بين المشرق والمغرب الإسلاميين، خلال العصر الوسيط. حيث يقع هذا الميناء في شمال غرب ليبيا[1]، وما زاد في أهميته وقوعه في الجهة البحرية المواجهة لدول غرب أوربا فالمسافة بين طرابلس ومالطة والمدن الايطالية (جنوة، بيزا، البندقية) وفرنسا أقصر من المسافة بين الموانيء الليبية الأخرى وتلك الموانيء وقد اكسب هذا الموقع ميناء طرابلس مكانة اقتصادية بارزة في النشاط التجاري على الصعيدين الداخلي، والخارجي، منذ أن تأسست مدينة طرابلس، على يد الفينيقيين، في القرن الثامن قبل الميلاد. وقد استمرت أهميتها كميناء إلى الآن، وزادت أهميتها بعد الفتح الإسلامي، وذلك عندما نشطت حركة الفتوحات الإسلامية حيث كان ميناء طرابلس من أهم المواني الليبية، التي استخدمت كمواقع لتجميع وتمويل انطلاق الحملات

---

(1)- مختار أبو عجيلة العجيل : دور ليبيا في النشاط البحري العربي الإسلامي (طرابلس : مجلة البحوث التاريخية السنة الرابعة عشر العدد الأول 1992م)، ص. 105.

البحرية الإسلامية[1]. فضلا عن نشاط حركة تجارة القوافل مع إفريقيا خلال هذه الفترة حيث يرتبط ميناء طرابلس بأفريقيا بعدد من الطرق التجارية البرية وقد كانت الصلة الوظيفية بين التجارة الصحراوية، والتجارة البحرية من أهم السمات التي لازمتها طوال العصر الوسيط إذ يشير عبد العزيز العلوي إلى أن كل منهما مرتبطاً بالأخر، فيؤثر ويتأثر به سلباً وإيجاباً[2]. وهو ما يجعلنا نؤكد على أهمية ميناء طرابلس باعتباره أحد الأطراف الفاعلة في هذه العلاقة، خاصة وأن هذا الميناء له من المؤهلات الاقتصادية ما يسمح له بالقيام بهذا الدور، فالإقليم المحيط بالميناء غني بإنتاجه الزراعي والصناعي وبثروته الحيوانية، فضلاً على أن الميناء توفرت فيه عدة شروط كالمياه العميقة، والمناخ المناسب.

وفي هذه المشاركة رأيت أن أتناول دور ميناء طرابلس الاستراتيجي في العصر الإسلامي بالتركيز على مجالين مهمين هما العسكري والتجاري :

---

(1)- علاقة التجارة الصحراوية بالتجارة البرية في المغرب – (أعمال ندوة التجارة في علاقتها بالمجتمع والدولة عبر تاريخ المغرب) القسم الثاني – جامعة الحسن الثاني كلية الأواب والعلوم الإنسانية، 1989م، ص. 261.

(2)- عبد الحفيظ فضل الميار، الحضارة الفينيقية في ليبيا (طرابلس : مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية والسنة 2001)، ص. 142.

أولاً : المجال العسكري

إنّ موقع ميناء طرابلس على البحر وسط الطريق المتجه إلى أفريقيا من الشرق إلى الغرب كان له دور بالغ الأهمية قبل وأثناء وبعد مرحلة الفتوحات العربية الإسلامية، فقبل الفترة الإسلامية اختار الفينيقيون موقع المدينة لسببين اثنين :

أولاً/ وجود مينائين من أحسن المواني في شمال أفريقيا[1]، يمكن استخدامها في وقت واحد، على غرار مدينة صور، وعدد من المدن الفينيقية الأخرى في المتوسط.

ثانياً / الأراضي الخصبة الممتدة في الجنوب والجنوب الشرقي حتى الجبل والاستفادة من هذه المساحة في الزراعة التي تعتمد على مياه الآبار والأمطار، وعند ما سيطر الرومان على إقليم طرابلس سنة 146 ق.م، وازدهرت موانئ هذا الإقليم ومدنه في القرنين الأول والثاني للميلاد وخاصة في عهد الإمبراطور سبتيموس سفيروس (193-211م)[2] وقد أصبح ميناء طرابلس في هذا العصر بالإضافة إلى مينائي لبدة وصبراتة مراكز رئيسية تصلها السلع من أواسط إفريقيا وتعبر عن طريقها إلى روما، وتستقبل بعض البضائع والمصنوعات كالخزف

---

(1)- جون رايت : تاريخ ليبيا منذ أقدم العصور، ترجمة عبد الحفيظ الميار، أحمد اليازوري، (طرابلس : مكتبة الفرجاني، 1993م)، ص. 23.

(2)- أحمد محمد انديشة : التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث (مصراتة : الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان 1993م)، ص.17.

والفخار والزجاج والرخام والأسلحة والمنسوجات القطنية والحريرية[1] وعندما فتح عمرو بن العاص طرابلس **"أصاب بها أحمال بزيوت (زيوت) كثيرة مع تجار من تجارها فباعه وقسم ثمنه بين المسلمين"**[2] ويبدو أن أحمال الزيتون هذه كانت معدة في الميناء لنقلها إلى بلاد الروم ومن المعروف أن طرابلس وأفريقية قد اشتهرت بإنتاج الزيت منذ القدم.

إنّ أهمية ميناء طرابلس على ساحل الشمال الأفريقي جعل الرومان يهتمون بها اهتماماً كبيراً، فأحاطوا المدينة بسور منيع ماعدا الجهة الشمالية التي تطل على البحر وذلك لتتلقى منها الإمدادات وهو السبب ذاته الذي دفع عمرو بن العاص لفتح طرابلس لتأمين حدود الدولة الإسلامية من خطر الروم ورغبة منه في مواصلة الفتوحات الإسلامية في المغرب وقد تحقق له ما أراد باستيلائه على المدينة ويمكننا أن نحدد بدايات دور ميناء طرابلس العسكري في إفريقيا من انطلاق حملة عبد الله بن أبي السرح عام 27هـ/647م، على أفريقية حينما وصلت سرية عربية إلى ميناء طرابلس واستولت

---

(1)- أحمد بن يحيى البلاذري : فتوح البلدان (تحقيق عبد الله أنيس الطباع وعمر أنيس الطباع بيروت : مؤسسة المعارف، 1957م)، ص. 25.

(2)- السيد عبد العزيز سالم : المغرب الكبير (العصر الإسلامي) ط2 (الاسكندرية : الدار القومية للطباعة والنشر، 1982م)، ص. 70.

على مركب بيزنطي كان راسياً به وأسر المسلمون من فيه ثمّ قتلوهم بأمر من ابن أبي السرح[1].

وهناك رواية مفادها أن عبد الله بن أبي السرح أثناء حملته على إفريقيه طلب من نائبه على مصر عقبة بن عامر الجهيني أن يرسل إليه سفن من الشرق لتحمل غنائم المسلمين[2]، والتقى بها في ميناء طرابلس.

إن مدينة طرابلس بحكم مينائها الجيد كانت مركزا لانطلاق الفتوحات البحرية الإسلامية في البحر المتوسط، فعند تولية رويفع بن ثابت الأنصاري على طرابلس من قبل معاوية بن حديج سنة 46هـ/ 666م، قام بقيادة غزوة في سنة 47هـ/ 667م ضم خلالها جزيرة جربة كما لا يستبعد بعض الباحثين أن يكون لميناء طرابلس دور في نشاط الأسطول العربي في الحوض الغربي للبحر المتوسط في العهد الأموي خصوصاً في حصار القسطنطينية الثاني 99هـ/ 717م[3].

كما أرسل عبيدة بن عبد الرحمن (110-115هـ/ 728-733م) حملة بحرية بقيادة المستنير بن الحجاب الحرشي قوامها مائة وثمانون سفينة يعتقد أنها خرجت من ميناء طرابلس باتّجاه جزيرة صقلية، فأطال حصاره للجزيرة حتى داهمه الوقت وحاول العودة إلى قاعدته التي انطلق

---

(1)- أبوبكر عبد الله بن أبن عبد الله المالكي : رياض النفوس، نشرة حسين مؤنس القاهرة مكتبة النهضة المصرية، 1951م، ص. 17، السيد عبد العزيز سالم، المرجع السابق، ص. 87.

(2)- مختار أبوعجيلة العجيل، مرجع سابق، ص. 80.

(3)- كاميللو مانفروني، العلاقات البحرية بين ليبيا وإيطاليا ترجمة أحمد المهدوي (بنغازي : منشورات جامعة قاريونس، 1992م)، ص. 24.

منها خلال فصل الشتاء فغرقت معظم سفنه، فلم تبق إلاّ سبع منها، بالإضافة إلى سفينة القيادة، وقد رسوا جميعاً في ميناء طرابلس[1].

وفي العهد العباسي أصبحت مدينة طرابلس مدينة أساسية في ولاية افريقية بحكم أهمية موقع مينائها على البحر المتوسط كنقطة دفاع جعلها تلعب في ذلك الوقت دوراً عسكرياً وسياسياً مهماً وفي هذا الصدد يشير ابن الأثير إلى أن بعض السفن التجارية العربية تعرضت للسطو من قبل الأسطول البيزنطي المتمركز في جزيرة صقلية[2] مما جعل الخليفة العباسي هارون الرشيد يهتم بتحصين مدينة طرابلس من جهة البحر، وقد قام ببناء سورها هرثمة بن أعين[3] والي أفريقية تحسباً لأيّ هجوم بحري بيزنطي من جهة الشمال.

وقد اهتم الفاطميون بالموانيء الليبية مما أدى إلى ازدهار النشاط العسكري والتجاري بها ومن بينها ميناء مدينة طرابلس التي أصبحت في هذه الفترة قاعدة لأسطول صقلية، فقد كانت تتوافد عليه السفن محملة بالغنائم والأموال من ولاة صقلية كان ينفقها نصير الخزان وإلى طرابلس على صيانة الأسطول[4]، ويدفع منها مرتبات جنده، ويكتب للخليفة الفاطمي المعز لدين الله بيانا بذلك.

---

(1)- عز الدين ابن الأثير : الكامل في التاريخ، جـ. 2، (بيروت : دار صادر، 1965م)، 25/2.

(2)- ياقوت الحموي : معجم البلدان، ط. 2 (بيروت : دار صادر، 1995م)، 25/4.

(3)- صالح مصطفى مفتاح : ليبيا منذ الفتح حتى انتقال الخلافة، الفاطمية إلى مصر (ليبيا منشورات الشركة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، 1978م)، ص. 229.

(4)- معجم البلدان، 25/4 ؛ أبو عبد الله البكري، المسالك والممالك، (ليبيا : الدار العربية للكتاب، 1992م)، ص. 653.

وممّا ساعد على نشاط ميناء طرابلس وازدهاره عسكرياً وتجارياً، الموضع المثالي الجيد الذي يحظى به وقد أشارت بعض المصادر الإسلامية إلى ذلك، من بينها معجم البلدان لياقوت الحموي الذي عاش في ق. 3هـ، والمسالك والممالك لأبي عبيد الله البكري الذي عاش في ق. 5هـ في حديثهما عن طرابلس ومرساها بقولهما "ومرساها مأمون من أكثر الرياح"[1].

إن مدينة طرابلس بحكم مينائها الجيد وموقعها البحري المهم أطمع فيها النورمانديون الذين حاولوا الاستيلاء عليها فقد وجه روجار الثاني ملك النورمان أسطوله العسكري وحاصر طرابلس في ذي الحجة 537هـ/ 25 يونيو 1143م[2]، إلا أنه لم يطل حصار المدينة، حيث قامت قبائل بني هلال بنجدتها وفك الحصار عنها، وعاد بذلك جيش النورمان إلى صقلية بحراً.

لقد حاول روجار الثاني مرة أخرى السيطرة على المدينة والاستحواذ عليها، وذلك سعياً منه للسيطرة على المنفذ التجاري المهم، فشن عليها هجوماً بقيادة جورج الأنطاكي في 6 محرم سنة 541هـ/ 18 يونيو 1146م الذي تمكن من احتلالها[3].

---

(1)- رمضان المبروك خليفة : الجملة النورمانية على طرابلس 541-0553/1146-1158م، طرابلس : مجلة البحوث التاريخية العدد الأول، 2001م، ص. 85.

(2)- عبد الله التيجاني : رحلة التيجاني : تحقيق حسن عبد الوهاب، (ليبيا : الدار العربية للكتاب، 1981م)، ص. 139.

(3)- رحلة التيجاني، ص. 246.

وفي القرن الثامن الهجري نورد شهادة الرحالة عبد الله التيجاني الذي زار طرابلس في هذه الفترة إذ يقول "وبخارج باب البحر منها منظر من أنزه المناظر، مشرف على الساحل حيت مرسي المدينة، وهو مرسى حسن متسع تقرب المراكب فيه من البر، وتصطف هناك اصطفاف الجياد في أواديها"[1].

وفي سنة (755هـ-1354م) فكر الأميرال الجنوي فليب دوريا في الهجوم علي طرابلس، فأبحر بأسطوله المكون من خمس عشرة سفينة حربية ورسى بالميناء وأمر جنوده بارتداء زي التجار والانتشار في الأسواق ومزاولة الأعمال التجارية وفي ظلام الليل تسلق جنوده أسوار المدينة واستولوا عليها وجمعوا الأغنام والأموال والأسرى ونقلوها إلى جنوة، وظلت المدينة تحت سيطرة الجنويين لمدة خمس أشهر حتى وصلتها النجدة من السلطان أبي عنان المريني ودفع فديتها 50 ألف قطعة من الذهب[2]. ومع بداية الدولة الحفصية في افريقية، رحب أهالي مدينة طرابلس بهذه الدولة لقرب أصحاب القرار منها، وكان تعيين أول وإلى حفصي بطرابلس سنة 626هـ/ 1228م[3] ومنذ

---

(1)- أبو عبد الله محمد بن محمد اللواتي المعروف بابن بطوطة : تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، (بيروت : دار الصادر، 1964م)، ص. 663 ؛ صالح الصادق السباني : ليبيا في العهد الموحدي والدولة الحفصية (الجماهيرية : مركز جهاد الليبية للدراسات التاريخية، 2006م)، ص. 315.

(2)- صالح الصادق السباني، المرجع السابق، ص. 288.

(3)- أي عبد الله محمد بن عليون الطرابلسي : التذكار فيمن ملك طرابلس وما كان بها من الأخبار تصحيح وتعليق الطاهر الزاوي (الجماهيرية : دار أويا للطباعة والنشر والتوزيع، 2004م)، ص. 135.

ذلك التاريخ لم تنفصل نهائياً عن الدولة الحفصية، وإن خفت وتيرة هذه التبعية ابتداء من سنة 865هـ/ 1460م، حيث بدأت الثورات والانتفاضات، وأخذت تتشكل بعض الحكومات المحلية، حتى سقوط غرناطة آخر القواعد الإسلامية بالأندلس 898هـ/ 1492م، حيث اتجه الأسبان بأطماعهم إلى مدن الشمال الأفريقي بحجة مطاردة المسلمين الفارّين من بينهم إلى العديد من المدن المغربية.

اتّجه الأسبان بأنظارهم إلى طرابلس لأنها كانت ((أقوى مركز يتّخذ لمواجهة الخطر العثماني في البحر المتوسط ذلك لكونها مدينة في شرقي الشمال الأفريقي، وأقوى نقطة للدفاع عنه من الهجوم عليه من الشرق، وأقرب نقطة لتمويل ونجدة الجيوش التي تغزو والشرق))[1] ويضيف ابن غلبون بقوله ((فكان مركزها الجغرافي والطمع في الاستيلاء على ثروتها يدفعان الطامعين في الاستيلاء على البلاد الإسلامية))[2].

ثانياً : المجال التجاري

كانت طرابلس من أهم المواني الأفريقية المطلة على البحر المتوسط خلال العصور الوسطى، وذلك لموقعها الجغرافي المتميز على طرق المواصلات البحرية ولكونها من القواعد التجارية الرئيسية وأهم المحطات البحرية، حيث كانت مرفأ له أهميته في التبادل

---

(1)- نفس المصدر : ص. 136.

(2)-كاملو مانغروني : المرجع السابق، ص. 29.

التجاري وملتقى أوربا وبلدان وسط أفريقيا وهي إحدى المحطات المهمة على الطريق التجاري الذي يربط بين الموانى المصرية وأسبانيا[1]، كما أن موقع طرابلس وبيئتها تُأهِلُ تجارها بأن يكونوا وسطاء تتمّ عن طريقهم الصفقات التجارية حيث كان الميناء يستقبل القوافل القادمة من الصحراء والقادمين عن طريق البحر[2] وفي إحدى الوثائق التي يعود تاريخها إلى سنة 971م، نجد بأن تجارة البندقية كانوا يصدرون الأخشاب والأسلحة والحديد إلى ميناء طرابلس الغرب وتقوم نفس السفن بنقل بضائع وسط أفريقيا من طرابلس إلى ايطاليا[3]، ويتحدث ابن حوقل في صورة الأرض في نهاية القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي عن النشاط التجاري بمدينة طرابلس وميناثها بقوله : **"وهي مدينة بيضاء من الصفر الأبيض على ساحل البحر، خصبة، حصينة ذات ربض صالحة الأسواق... وبها الجهاز الكثير من الصوف المرتفع، وطيقان الأكسية الفاخرة الزرق، والكحل النفوسية السود والبيض الثمينة إلى مراكب تحط ليلاً ونهاراً، وترد بالتجارة على مر الأوقات والساعات صباحاً ومساءًا، من بلد الروم وأرض المغرب بضروب الأمتعة والمطاعم"**[4] ويضيف بأن

---

(1)- جانكلود زليتذر : طرابلس ملتقى أوربا وبلدان وسط إفريقيا 1500-1795م، ترجمة جاد الله عزوز الطلحي، (ليبيا الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، 2001م)، ص. 23.

(2)-كاميللو ماتعروني، ص. 25، 26.

(3)- ابن حوقل النصيبي : صورة الأرض، (بيروت : منشورات دار مكتبة الحياة، 1979م)، ص. 71، 72.

(4)- نفس المصدر، ص. 72.

أهل مدينة طرابلس، إذا قدمت السفن إلى الميناء لإرسائها وواجهت صعوبات في ذلك بسبب الرياح البحرية وشدّة الأمواج فإنهم يتطوعون بقواربهم ومراسيهم وحبالهم لمساعدة تلك المراكب وإرسائها بأقصى سرعة وبدون مقابل ولا كلفة من أحد[1] مما يدل على النفوس الطيبة لدى التجار الطرابلسيين.

وقد أفادت بعض المصادر خلال سنتي 1146-1158م[2]، بتطور العلاقات التجارية بين ميناء طرابلس والمدن الايطالية البحرية مثل جزيرة صقلية وجنوة وبيزا والبندقية وذلك بحصول ميناء طرابلس على امتيازات تجارية خاصة لمزاولة النشاط التجاري مع تجار صقلية وبقية المدن البحرية الإيطالية[3].

وفي فترة تبعية ميناء طرابلس للدولة الموحدية، وقّعت هذه الأخيرة معاهدات مع حكام الدول الأوربية على رأسها بيزا (بيشة) التي وقعت معاهدة مع الدولة الموحدية تدفع بموجبها العشر في مقابل استخدام موانئها، وقد استمروا في مبادلاتهم مع طرابلس مثلما كان لهم مع غيرها من المواني في دولة الموحدين[4]، حيث نجد ما يشير إلى

---

(1)- إتورى روسي : ليبيا منذا الفتح حتى سنة 1911م، ترجمة حليفة التليسي، ط. 2 (ليبيا : الدار العربية للكتاب، 1991م)، ص. 154.
(2)-كاميللو مانغروني، مرجع سابق، ص. 36.
(3)-كاماللو منفروني : إيطاليا في الأحداث البحرية الطرابلسية، ترجمة محمد محمد البارودي، (الجماهيرية مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1988م)، ص. 32.
(4)- نفس المرجع ؛ صالح الصادق السباني، المرجع السابق، ص. 426.

ذلك في الرسالة التي بعث رئيس بيزا أوبالد إلى الخليفة أبي يعقوب يوسف الموحدي يطالبه بالتدخل لإنقاذ سفينة لهم من الأسر كانت تحمل قمحاً إلى طرابلس جنحت قبل وصولها إلى الميناء وقام القراصنة بحجزها وأسر بحارتها[1] ومن الواضح أن تجارة ميناء طرابلس مع المدن الإيطالية انتعشت في هذه الفترة لتوجه التجار الإيطاليون من جنوة البندقية وبيزا إلى أسواق طرابلس التي كانت أكثر رواجاً من أسواق المدن الليبية الأخرى مستفيدين من الامتيازات التي منحت لهم، وهذا ما يؤكده الجغرافي الإدريسي بقوله "**ومدينة طرابلس مدينة حصينة عليها سور، وهي في نحر البحر، بيضاء حسنة الشوارع – متقنة الأسواق وبها صناع وأمتعة يتجهز بها إلى كثير من الجهات**"[2].

وقد ورد في وثائق جنيزة أن السفن العاملة بين الشرق والغرب كانت ترسو بميناء طرابلس كما أفادتنا بأن أربع سفن أبحرت من الإسكندرية إلى طرابلس في يوم واحد[3]، كما أن الرحالة المغربي بن رشيد السبتي زار طرابلس سنة 685هـ/ 1286م قادماً من الإسكندرية مما يدل على وجود علاقات تجارية متينة بين بلاد المغرب وبلاد المشرق، كما سبقت الإشارة إلى زيارة الرحالة التجاني إلى المدينة.

---

(1)- الشريف الإدريسي : نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، مجلد 1، (بيروت : عالم الكتب، 1989م)، ص. 279.

(2)- صالح مصطفى مفتاح : مرجع سابق، ص. 230.

(3)- برنشفيك روبار : تاريخ افريقية في العهد الحفصي من القرن 13 إلى القرن 15م، ترجمة حمادى الساحلي (بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1988م)، 1/ 204، 205.

وفي سنة 757هـ/ 1356م عقد حاكم طرابلس ابن مكي مع جمهورية البندقية معاهدة تجارية وصلح وأبرم معها معاهدة أخرى سمح لهذه الجمهورية باستغلال ملاحة رأس المخبز (جزيرة فروة) على أن تدفع بموجبها أجور وإتاوات لطرابلس ويحق لحاكم البندقية تعيين قنصل نائباً له في طرابلس[1].

ويبدو أن نشاط الحركة العمرانية في المدينة والتجارة في هذا الميناء استمرت حتى في الفترة اللاحقة قبيل دخول الأسبان حيث يشير الحسن الوزان في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي بقوله : "**إن مساكن المدينة فخمة إذا ما قورنت بمساكن تونس وفيها لكل صناعة أو تجارة مكانها الخاص**"[2].

لقد ساهمت طرق القوافل التجارية في ازدهار تجارة هذا الميناء الذي تربطه بباقي المراكز التجارية في بلاد السودان منها :

1- طريق ينطلق من طرابلس حتى غدامس نحو أفريقيا.
2- طريق من طرابلس إلى ودان.
3- الطريق الثالث يمتد من طرابلس ولبده إلى فزان وكوار وبرنو وبحيرة تشاد.

لاشك أنه من الأسباب التي أدت إلى ازدهار التجارة في ميناء طرابلس ورواجها، وأن الذي جذب التجار إليها من أوروبا والمشرق العربي وآسيا وغيرها ودفعهم إلى التبادل التجاري في المنطقة هو

---

(1)- الحسن بن محمد الوزان المعروف بليون الأفريقي : وصف أفريقيا تعريب محمد حجي ومحمد الأخضر (بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1983م)، 2/ 97.
(2)- جان كلود زليتز، المرجع السابق، ص. 22.

كثرة البضائع المحلية منها والمستوردة وتنوعها حيث كانت طرابلس بمثابة الميناء البحري الذي تصل عن طريقه صادرات بلاد السودان إلى أوربا من بينها التمر والجلود وريش النعام والعاج والرقيق...وغيرها كانت تصل إلى طرابلس وتونس، حيث ورد ذكر العاج في الواردات الإيطالية خلال القرنين الرابع والخامس عشر، وكان ريش النعام مدوناً في تسعيرة النقل البحري لمدينة بيزا[1] وفي المقابل كانت الصادرات الأوروبية تصل إلى بلدان المغرب وتجد طريقها إلى بلدان جنوب الصحراء، ومن بين تلك السلع النحاس والأسلحة كالدروع والخوذ والسيوف التي تأتي من لمبارديا والأقمشة الصوفية والقطنية والحريرية وورق بيزا[2] وعطور البندقية والمصنوعات الزجاجية من البندقية أيضاً كما شملت الخيول من الشمال الأفريقي.

مماَ سبق يتضح أن ميناء طرابلس كان يحتل مكانة مهمة في النشاط البحري العربي الإسلامي السلمي والحربي، وما كان يتميز به هذا الميناء من موقع جيد مأمون الجانب من جميع الرياح وأن أهمية هذا الميناء تتضح من خلال استقباله لمراكب الأسطول العربي الإسلامي وبروز دوره في الفتوحات من خلال ربط ساحل بلاد المشرق بالمغرب العربي كما هو معروف بوابة وحلقة وصل ويشعرنا بأن حركة التجارة بين أوروبا وأفريقيا ما وراء الصحراء وبين المغرب ودول المشرق قائمة باستمرار دون انقطاع.

---

(1)- جان كلود زليتز، المرجع السابق، ص. 23.

2- المعطيات العامة في هذا التقديم متوفرة على موقع الأنترنت الخاص بـ :

UMR 8167 - Orient et Méditerranée - Labo : Islam médiéval Espaces, réseaux et pratiques culturelles

البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر من خلال كتاب تحفة الكبار في أسفار البحار لكاتب جلبي (1608-1656)

د.هشام سوادي هاشم
قسم التاريخ-كلية التربية
/جامعة الموصل

شهد القرن السادس عشر نشاطا واسعا للبحرية الجزائرية التي أخذت تمد نشاطها شرقا صوب سواحل الشام وصولا إلى السواحل العثمانية. الأمر الذي تزامن مع التغير الذي طرأ على السياسة العثمانية وتوجهاتها نحو الولايات العربية لاسيما منذ عهد السلطان سليم الأول (1512 - 1520)، الذي عمل على بناء قوة بحرية يستطيع من خلالها انتزاع السيادة البحرية من الدول الأوربية في الحوض الغربي للبحر المتوسط. وقد برز البحاران عروج وأخوه خير الدين المعروف بربار وسا (أي ذو اللحية الشقراء) اللذان كانا يملكان أسطولا قويا متخذين من ميناء جيجل الجزائري قاعدة لنشاطهما البحري.

أثار هذا النشاط البحري اهتمام واحد من المؤرخين العثمانيين في القرن السابع عشر. وهو كاتب جلبي (1608- 1656) الذي وضع كتابا مهما في تاريخ البحرية العثمانية والموسوم ب(تحفة الكبار في

أسفار البحار) والذي طبع في استانبول باللغة العثمانية القديمة سنة (1142). في مطبعة إبراهيم متفرقة. ويعد هذا الكتاب من أهم المصادر التي درست وأرخت للبحرية العثمانية ونشاطها في حوض البحر المتوسط. وقد أفرد جلبي صفحات كثيرة للكلام عن نشاط البحرية الجزائرية وسيكون كتاب أسفار البحار هو الأساس الذي يستقي البحث مادته العلمية لتشكيل الصورة التاريخية لنشاط البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر.

والحقيقة قد يستخرج الباحث من أصل تاريخي واحد حقائق متنوعة عن اللغة والعقائد والعلوم المعرفية المختلفة وفي كثير من الأحيان تصل الحقائق إلى الباحث دوم ترتيب أو تقسيم وهذا النمط من الحقائق هو من أهم الخصائص التي تميز بها الحقيقة التاريخية عن غيرها. وهذا ما جعلني اعتمد على كتاب تحفة البحار لكاتب جلبي أساسا لدراسة موضوع بحثي.

سيرته الذاتية

ولد عبد الله مصطفى أو ما يعرف عند العرب بحاجي خليفة، والمشهور عند الأوربيين بكاتب جلبي[1]، في استانبول سنة 1608 في أسرة متواضعة فأبوه كان كاتبا صغيرا في الديوان العسكري العثماني، وبعد أن أنهى تعليمه الأولي انخرط مع أبيه في الديوان العسكري سنة 1623 ليتدرب على الأعمال الكتابية. ولم يلبث أن شغل وظيفة ثانية متواضعة هي محاسب في وحدات الجيش العثماني

في الأناضول، وفي سنة 1629 اشترك في الحملة التي قادها الصدر الأعظم خسر وباشا على بغداد، وفي السنوات الثمان التالية عمل في الحملات العسكرية التي قادها السلطان مراد الرابع (1623-1640) ضدّ الصفويين. وإبّان مكوث الجيش العثماني في حلب خلال سنتي 1632-1636 سعى كاتب جلبي إلى الاستفادة من الثقل الثقافي والإرث المعرفي لهذه المدينة، حيث أعجب بها ودهش بمكتباتها العامرة وما تحويه من مصادر غنية عن الثقافة العربية والإسلامية فبدأ بفحص محتوياتها وتدوين عناوين المخطوطات ومضمونها[2].

وبعد عودته إلى استانبول ورث ثروة طائلة آلت إليه بعد وفاة عدد من أقاربه ساعدته إلى درجة كبيرة في التفرغ لتحصيل العلم والمعرفة فانصرف لمدة عشر سنوات لدراسة التفسير والحديث والمنطق واللغة ثم تحول إلى دراسة الرياضيات والفلك والجغرافية والطب. ويفصل لنا سيرة من حياته في ترجمته التي كتبها بقلمه وألحقها بأحد كتبه وهو "ميزان الحق في اختيار الأحق" وتسوف تاريخ حياته إلى العام السابق لوفاته. أنه كيف كان يصرف مبالغ طائلة لاقتناء الكتب. ثم لم يلبث أن اتسعت شهرته وبدأ يخطو شيئا فشيئا في مجال التدريس. وقد هرع إلى مد العون إلى قائد الجيش العثماني محمد باشا في عام 1648 فعينه نائبا بالدائرة المالية لديوان الجيش. وبهذا ثبت عليه بالتالي لقب حاجي خليفة. وعد هذا الأمر يذكر انه لقب بهذا اللقب بعد أن حج وترقى بين الكتاب إلى مرتبة

النيابية عن رئيس الكتاب. وذلك أن صغار الكتاب كانوا يسمونهم الملازمين وفوقهم الخلفاء الذين يسبقهم الرئيس الأعلى للكتاب[3].

وبسبب خبرته المالية عهد إليه السلطان محمد الرابع (1648-1687) للبحث عن الوسائل الناجعة لإجراء التحسينات على ميزانية الدولة. وقد وضع حاجي خليفة مذكرة رفعها للسلطان اسماها (دستور العمل في إصلاح الخلل) سنة 1653 عكس فيه تصوره السياسي حول الانحطاط المالي للدولة العثمانية والإجراء المطلوب لإصلاح الخلل ومعالجته في بنيان الدولة ويكون ذلك براية في إصلاح يتجاوز الإصلاح الديني. ليطال مسائل اجتماعية وسياسية واقتصادية والمسألة الملفتة للنظر في هذا الكتاب تبنى حاجي خليفة للمنطق الخلدوني في تفسير التاريخ القائم على إعمار الدول[4]. ومؤكّدا أن الدولة العثمانية بحاجة إلى إعادة النظر في أساليب الإنتاج الزراعي وتجديد المؤسسة العسكرية في ضوء التقنيات الحديثة وتنظيم الموارد المالية للدولة.[5]

المحور الأول : البحرية الجزائرية في عهد الأخوان عروج وبربروسا

يتفق معظم مؤرخي تاريخ العرب الحديث أن القرن السادس عشر كان بحق العهد الذهبي للبحرية الجزائرية حيث شهد هذا القرن صراعاً قوياً بين البحرية الجزائرية وبعض القوى الأوربية (الاسبانية – البرتغالية) التي حاولت التوسع في سواحل المغرب العربي قبل سقوط الأندلس عام 1492م. وقد نجحت البحرية الجزائرية في

إيقاف هذا التوسع وجعله مقتصراً على السواحل دون الدواخل، وبرزت خلال هذه الفترة شخصيات إسلامية لعبت دوراً كبيراً في التصدي للتوسع الأوربي وأهم هؤلاء الإخوان عروج وخير الدين بربروسا[6].

ينتمي الإخوان أروج وخير الدين إلى أسرة تعود في أصلها إلى جزيرة مدلي حيث كان أبوهما يعمل عسكرياً (اسباهياً) في جيش السلطان محمد الفاتح واشتهرت أسرتهم بالعمل التجاري لاسيما بعد أن تخلص عروج من أسره بمساعدة أخيه خير الدين ثم تولى قيادة سفينة البحار العثماني الشهير علي ريس الذي تعرف عليه في مدينة أداليا ليقوم بنقل الأخشاب والتجارة فيها. وبعدها دخل في خدمة السلطان المملوكي قانصوه الغوري لكن الأمر لم يدم طويلاً عام بعدها إلى اداليا ليعمل على تجهيز أسطول الجديد بمساعدة ابن السلطان بايزيد الثاني العثماني الأمير قورقورد الذي كان معروفاً براعيته للبحارة وسعيه لتخليص الأسرى العثمانيين من أيدي فرسان رودس وبالفعل منح عروج سفينة كبيرة بدأ فيها نشاطها البحري من جديد بالإغارة على الجزر التابعة لرودز والقرصنة على سفنها[7].

في هذا الوقت كانت دول المغرب العربي تعاني أوضاعاً سياسية مضطربة بسبب السيطرة الاسبانية على أجزاء كبيرة منها، فالأسبان بعد إنهائهم الحكم العربي الإسلامي في الأندلس فإنهم أزاحوا من طريقهم أكبر قوة كانت ممكن أن تحول دون توسعهم

في السواحل المغاربية فالأنظمة السياسية في فاس والجزائر كانت تعيش انهياراً عسكرياً وسياسياً واضحاً للعيان لذلك لم يكن في البحر المتوسط أسطول الإسلامي بوسعه إيقاف تقدم القوات الإسبانية التي أصبح في مقدورها السيطرة على أي منطقة ترغب في السيطرة عليها، لاسيما وأن الحكومتان الإسبانية والبرتغالية كانتا تسعيان إلى الهيمنة على الطرق التجارية الشرقية وتقيمان قواعد لهما على سواحل أفريقيا الشمالية تأمن مصالحهما[8].

غير أن الحكومة الإسبانية لم تكن تستهدف فقط إقامة المراكز التجارية بل كانت تتبع سياسة استعمارية بكل معنى الكلمة، ساعية إلى مواصلة سياستها التي بدأتها في الأندلس والتي تمثلت في إبادة المسلمين لذلك سعى الأسبان إلى السيطرة على ميناء وهران غربي الجزائر سنة 1509م بعد أن قتلوا 4000 من سكان المدينة وأسروا 8000 آخرين. واحتلوا بعدها ميناء بجاية ولم يمضي وقت طويل حتى وقعت في أيديهم مدن عديدة منها الجزائر وتنس ومستغانم وشرشال ودلس[9].

وفي خضمّ هذه الظروف وصل عروج وأخوه خير الدين إلى جزيرة جربة التي اتخذاها قاعدة لنشاطهم البحري حيث لم يمض وقت طويل حتى ذاع صيتهما بما حصلا عليه من غنائم كبيرة لكنهما بمرور الوقت أدركا إن جزيرة جربة غير مأمونة لهما لكونها مكشوفة ولا توجد فيها قلعة يمكن الاحتماء بها عند

الضرورة، الأمر الذي جعلهما يبحثان عن مكان آخر تتوافر فيه شروط الأمان فتوجها إلى سلطان تونس أبي عبد الله محمد الحفصي طالبين منه منحهم ملاذاً أمناً في مملكتهم. وكان السلطان الحفصي يدرك جيداً القدرة التي يمتلكها الأخوان عروج وخير الدين والتي من الممكن استغلالها والاستفادة منها لصالحه، فوافق على منحهم منطقة حلق الوادي مقابل حصول على خمس ما يحصلون عليه من غنائم[10].

استمر أسطول عروج بممارسة نشاطه البحري بالإغارة على السفن الأوربية حتى غدا بمرور الوقت الوحيد القادر على مواجهة الأساطيل الإسبانية الأمر الذي دفع الحاكم السابق لبجاية الأمير عبد الرحمن إلى الاستنجاد به وكان عروج يدرك جيداً إن استعادة بجاية سيكون له تأثير كبير على مستقبله لذلك لبى بسرور طلب الأمير عبد الرحمن الذي جهزه بثلاثة آلاف مقاتل أضاف إليهم عروج 200 من بحارته وحاصرت هذه القوات قلعة بجاية لكن لم تستطيع السيطرة عليها وفي المعركة أصيب عروج بيده. وخلال ذلك وجد عروج أنه لا يمكن له الاستمرار في نشاطه البحري لمواجهة التوسع الأوربي بالاعتماد على إمكانياته الذاتية المحدودة، إذ لابد له الاستعانة بإمكانيات دولة كبيرة فاتجه نظره إلى الدولة العثمانية الإسلامية لذلك أرسل أحد بحارته وهو بيري ريس إلى السلطان سليم الأول الذي رحب به ومنحه سفينتين حربيتين كبيرتين مجهزتين بالسلاح والعتاد وأذن له أن يجند ما يشاء من البحارة من الأناضول[11].

مثلما مر بنا سابقاً احتل الأسبان مدن عديدة كان أهمها مدينة الجزائر التي فرض على سكانها ضرائب كبيرة أثقلت كاهلهم مما دفع حاكمها سالم التومي إلى الاستنجاد بعروج لتخليص المدينة من الاحتلال الإسباني وتعهد له بالسماح له بالإقامة في مدينة الجزائر ولم يتأخر عروج في تلبية الدعوى فأرسل أسطوله إلى ميناء الجزائر وسار مع 800 من بحارته بطريق البر وانظم إليه 5000 من المتطوعين من أبناء القبائل في هذا الأثناء بدت القوات الإسبانية المرابطة في المدينة بالانسحاب منها إلى ميناء بينون الاسباني المقابل للسواحل الجزائرية لإدراكها صعوبة الوقوف بوجه القوات القادمة ليدخل عروج وقواته المدينة سنة 1516 وسط حفاوة كبيرة من السكان والأهالي[12].

شكل دخول عروج للجزائر صدمة كبيرة للأسبان جعلهم يصابون بقلق كبير، والحقيقة إن بروز الإخوة بربروس كقوة عسكرية لا يستهان بها أوقع الأسبان في اضطراب كبير لأن بروز هذه القوة سيؤدي بالتأكيد إلى الحد من توسعات في السواحل الجزائرية خاصة والشمال أفريقية عامة، الأمر الذي جعل الملك الاسباني شارلكان بالتعامل بجدية أكبر من الموقف الجديد، فأرسل في أيلول 1516 أسطولاً كبيراً ضمّ 400 سفينة حربية و140 سفينة تقل 15000 مقاتل إلى الجزائر التي حاصروها وقامت القوات الإسبانية بضربها بالمدافع وكانت المدينة تسقط بيد الأسبان لولا بسالة المدافعين واستماتتهم في الدفاع عنها مما أجبر القوات

الاسبانية على الانسحاب بعد أن تكبدوا 1500 قتيل وعدداً كبيراً من الأسرى وفقد الأسطول الإسباني معظم سفنه[13].

رغم موقف عروج الملبي لنداءات أهل المغرب إلا أن ما يؤسف له إن بعض الأمراء لم يرحبوا بالفاتحين الجديد (العثمانيين) والتجئوا إلى الأسبان متحالفين معهم على محاربة أبناء جلدتهم وكان على رأسهم أبو حمو الثالث حاكم تلمسان الذي استنجد بالأسبان الذين سرعان ما قدموا له المساعدة ومدوه بالسلاح وتمكنت القوات الإسبانية من اجتياح قلعة بني راشد التي كانت بيد العثمانيين وسارت نحو تلمسان المعقل الرئيسي لقوات عروج وقاموا بمحاصرتها ودكها بالمدافع ورغم مقاومة عروج وقواته إلا أنهم لم يتمكنوا من الصمود بسبب ضخامة القوات الإسبانية مما اضطره إلى الانسحاب مع من بقي من قواته إلى خارج المدينة إلا آن الأسبان لحقوا به وقتلوه عام 1518 [14].

بعد استشهاد عروج يذكر المؤرخ العثماني أحد جودت أن أهالي الجزائر طلبوا من أخليه خير الدين تولي إدارة مدينة الجزائر فلبى طلبه[15].

وعلى الرغم مما اتصف به خير الدين بربروسا من قوة وشجاعة، فإنه أدرك صعوبة موقفه بعد استشهاد أخيه عروج، نظراً لضعف موقفه السياسي ومركزه الحربي. ولأنه خشي من قيام تمرّدات من سكان الجزائر والمناطق المجاورة لها، فيستغل الأسبان

ذلك الوضع بالهجوم على الجزائر. كما سمحت هذه الظروف بعودة بعض القيادات المحلية التي رفضت من قبل الانضواء تحت نفوذ عروج وخير الدين بربروسا، فأرادت استعادة نفوذها وسلطتها. فالزيانيون عادوا إلى حكم تلمسان تحت الحماية الإسبانية، والسلطان الحفصي يريد أن يمد نفوذه إلى الجزائر، كما أعلن أحمد بن القاضي سيطرته على مناطق زواوة، وثارت كل من تنس وشرشال"[1].

لذلك كان خير الدين مدركا صعوبة صموده من دون الدخول تحت حماية دولة قوية تحمية لذلك لجأ إلى أهم قوة إسلامية في تلك الفترة وهي الدولة العثمانية، فقرر مغادرة الجزائر والذهاب إلى استانبول. فجمع علماء وأعيان البلاد واخبرهم بذلك الأمر، لكنهم ردوا عليه بقولهم : "يجب عليك المقام بهذه البلدة الإسلامية لحمايتها، ولا رخصة لك في تركها نهبة للمفترس" وهذا دليل على إصرار الكثير من أهالي الجزائر على بقاء خير الدين لحمايتهم من المخاطر التي تهددهم من الأسبان. لكن خير الدين أجابهم أنه بقي وحيداً بعد استشهاد أخوته وليس له معين من بعدهم، لاسيما بعد ما رآه من موقف الزيانيين والحفصيين خلال محاربة أخيه عروج الإسبانيين ورفضهم إعانته. لكن الأهالي أصروا على موقفهم وناشدوه الموافقة، فاضطر خير الدين بربروسا على الموافقة[17]. وبعد ذلك عرض عليهم فكرة ربط الجزائر بالدولة العثمانية صاحبة القوة الفعلية في المشرق العربي آنذاك. لاسيما بعد انتصارات السلطان سليم الأول (1512-1520م) على الدولة الصفوية في عام 1514، وضمه

بلاد الشام ومصر والحجاز واليمن في عامي (1516-1517) بحيث أصبحت الدولة العثمانية على تماس مع المغرب العربي، وبذلك يتمكن من خلالها الحصول على الدعم المادي والعسكري الذي سيساعده في السيطرة على الجزائر والوقوف بوجه أعدائه[18].

وكان هدف خير الدين بربروسا من ذلك هو ربط الجزائر بالدولة العثمانية، بل وكانت رغبته أن يذهب بنفسه إلى استانبول ليعرض على السلطان سليم الأول شخصياً أوضاع البلاد، وأبعاد قضية الجزائر، لكن علماء وأعيان الجزائر لم يوافقوا خشية أن يستغل الأعداء ذلك، وأشاروا عليه بأن يوفدوا بعثة أو سفارة إلى السلطان العثماني تقوم بهذه المهمة عوضاً عنه، وتحمل معها رسالة باسم القاضي والخطيب والفقهاء والائمة والتجار والأعيان وكافة سكان الجزائر. وقد تضمنت الرسالة عبارات الولاء العميق للدولة العثمانية والتقدير العظيم للسلطان والرغبة الأكيدة لسكان الجزائر في الاعتماد على الدولة العثمانية. ووقع اختيار خير الدين بربروسا على العلامة الشيخ أحمد بن القاضي ليكون رئيساً للوفد، كونه شخصية دينية علمية وذو دراية عسكرية بشؤون الحرب، فضلاً عن أن غاية خير الدين بربروسا من ذلك قتل رغبة أحمد القاضي في القيام بأي نزوح للتمرد والاستقلال[19].

غادر وفد الجزائر متوجهاً إلى استانبول، حاملاً رسالة أهالي الجزائر التي جاء فيها ما يلي : "إن أهل المدينة هم عبيد للسلطان

العثماني، ليس لهم ملاذ سواه، يفزعون إليه في موقفهم الحرج.." ثم أشادوا بأفضال بابا عروج في مدافعة "الكفار لأنه كان ناصر الدين وحامي المسلمين المجاهدين في سبيل الله" إلى أن وق شهيداً في حصار الإسبانيين لمدينة تلمسان، وخلفه أخوه المجاهد في سبيل الله أو التقى خير الدين، وكان له خير خلف، فقد دافع عنا، ولم نعرف عنه إلا العدل والإنصاف واتباع السنة الشريفة، وهو ينظر الى مقامكم العالي بالتعظيم والإجلال ويكرس نفسه وماله للجهاد لرضاء رب العباد وإعلاء كلمة الله، ومناط آماله سلطنتكم العالية، مظهراً إجلالها وتعظيمها، على أن محبتنا له خالصة ونحن معه ثابتون، ونحن وأميرنا خدام أعتابكم العالية. وأهالي إقليم بجاية والغرب والشرق خدمة مقامكم العالي. وإن المذكور حامل الرسالة المكتوبة سوف يعرض على جلالتكم ما يجري في هذه البلاد من الحوادث والسلام"[20].

فرح السلطان سليم الأول بهذه البعثة فرحاً عظيماً، لأنها تضع تحت تصرف الدولة العثمانية شواطئ المتوسط الغربية دون كلفة أو عناء. في حين يرى أحد الباحثين أن صلة العثمانيين بالجزائر تعود إلى أواخر القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي حيث تقول : "وفي بعض النصوص المحلية وجدنا العثمانيين كانوا على صلة بأهل المدن الساحلية الجزائرية لاسيما علماء الدين يتعاملون معهم، ويحاربوا معهم العدو المشترك"[21].

ومهما يكن من أمر فإن البعثة الجزائرية نجحت في تحقيق أهدافها، عندما أعلن السلطان سليم الأول، موافقته على طلبهم. كما منح خير الدين بربروسا لقب باشا ورتبة بكلربك -أي أمير الأمراء-. وهذا اللقب يمنح صاحبه سلطات إدارية واسعة ويجعله قائداً أعلى للقوات المسلحة في إقليمه وممثلاً للسلطان. بدليل دعوة السلطان سليم الأول كافة حكام المغرب العربي الى التعاون مع خير الدين باشا لصد الاحتلال الإسباني، ولكون الجزائر أصبحت تحت السيادة العثمانية، فإن أي اعتداء على الأراضي التي يديرها خير الدين باشا بربروسا صار يعد اعتداء على الدولة العثمانية[22].

ثم قام السلطان سليم الأول بإرسال قوة مؤلفة من (2000) انكشاري مزودين بالمدفعية. فضلاً عن عدد من متطوعي الأناضول بلغ عددهم (200) مقاتل أيضاً الذين سمح السلطان سليم الأول بتجهيزهم ومنحهم نفس امتيازات الإنكشارية. وبذلك أصبح تحت أُمرة خير الدين باشا بربروسا أربعة آلاف من جنود الانكشارية ومن متطوعي الأناضول الذين كون بهم خير الدين قوة الجزائر الحربية[23].

أصبحت مدينة الجزائر بذلك أول أجزاء المغرب العربي التي تدخل تحت السيادة العثمانية دون عمل عسكري اعتباراً من عام 1519م. وبادر أهلها بالدعاء للسلطان على منابر مساجدهم، وضربت العملة باسمه. فأصبحت الجزائر آنذاك مركزاً حربياً للدولة العثمانية لمواجهة الخطر الأوربي[24].

أثار دخول الجزائر تحت النفوذ العثماني قلقاً لدى الإنسان، لاسيما بعد فشلهم في عام 1518 في السيطرة عليها، لذلك قررت اسبانيا معاودة الهجوم على الجزائر بالاتفاق مع سلطان تلمسان أبي حمو الثالث الذي أعادوه إلى عرشه بعد قضائهم على عروج، لكنه لم يستمر في حكمه طويلاً، فقد توفي بعد ذلك[25]. ومع ذلك فإنهم مضوا في استكمال مشروع حملتهم ضد الجزائر، والتي ضمت (40) سفينة كبيرة تحمل على متنها (5) آلاف مقاتل من الأسبان الأوربيين. وكان قائد الحملة نائب ملك صقلية هوكودي منكاد (Hugo de Moncade) واشترك معه في القيادة القائد الإسباني كونزالفو مارينو دي ريبيرا (Gonzalvo Marino De Ribera) الذي مر بمدينة المرسى الكبير وأخذ معه جنداً وعتاداً ثم مر بمدينة بجاية وفعل الشيء نفسه الى أن وصل أمام مدينة الجزائر 24 أب/ أغسطس من عام 1519. ولكن بخبرة وذكاء خير الدين باشا بربروسا، استطاعت قواته أن تلحق الهزائم بالقوات الإسبانية وسفنها، وتأسر أكثر من (3000) مقاتل، بينما انهزمت بقية القوات التي ما كادت لتعود إلى مراكبها في البحر حتى استقبلتها عاصفة هوجاء أغرقت في البحر حوالي (4000) مقاتل، ولم يسلم من هذه المعركة إلا القليلين منهم، فكان نصراً مبيناً لخير الدين وقواته[26].

كانت أول حملات خير الدين باشا بربروسا ضدّ الأسبان، التخلص من حامية قلعة البينون الإسبانية المواجهة لمدينة الجزائر.

والتي سببت الكثير من المضايقات لسكان برج الفنار كونها فرضت رقابة شديدة على السكان وقيدت حركة سفنهم[27].

وفي عام 1529 بدأ خير الدين باشا بربروسا في قصف جدران الحصن، الذي كان يحتمي فيه حوالي خمسمائة جندي. بقيادة مارتن دي فيرغاس Martin De Vergas مجهزين بالأسلحة والعتاد الذي يجعلهم في مأمن من أي هجوم، والرد عليه لكن مدافع خير الدين باشا بربروسا التي استمرت في القصف مدة ثلاثة أسابيع. استطاعت أن تحدث فجوة كبيرة في الحصن وتمكنت قواته من اختراقه، والهجوم على الحامية الإسبانية، فقتلوا وأسروا عدداً كبيراً منهم، بحيث لم يبق منهم سوى (25) جندياً مع قائدهم الذي استمر في المقاومة إلى أن وقع في الأسر ويذكر أنه مات جراء العمل الشاق الذي اجبر على القيام به[28].

بعد أن سيطر خير الدين باشا بربروسا على حصن البينون، أمر بتهديم أسواره ثم عمل على تهديم الحصن بكامله ليقوم مكانه بناء عمراني مهم لا يدل على عقلية معمارية متميزة امتلكها خير الدين، حينما أمر جماعة من الأسرى وبإشراف بنائين جزائريين متخصصين، بنقل الصخور والحجارة التي تراكمت من حصن البينون، كما أرسل السفن إلى الجهة المقابلة نحو الخليج، عند مرفأ تاما نتغوس، لجلب صخور رومانية قديمة من هناك، من أجل القيام ببناء جسر لربط البر بجزيرة اصطفلة –حيث كان حصن البينون-

والذي سمي جسر خير الدين. ثم قام بربط الجزر العشرين الموجودة هناك بعضها ببعض ببناء دائري قوي، ليست فيه إلا فتحة واحدة، وبهذا انشأ مرسى لمدينة الجزائر يكون مقراً للأسطول ليحميه من العواصف القادمة من الغرب[29].

عزم خير الدين باشا بربروسا بعد ذلك على تخليص بقية المدن المحتلة من أيدي الأسبان. واستلزم ذلك إعداد جيش كبير نظراً للحاميات القوية التي كانت موجودة في تلك المدن، لاسيما في كل من وهران والمرسى الكبير. لذلك دعا خير الدين باشا بربروسا المسلمين كافة إلى الانضمام إلى جيشه بسرعة. ثم توجه بأسطوله المؤلف من (15) سفينة نحو السواحل الإسبانية، موقعاً فيها الخسائر التي اضطر السكان على أثرها ترك قراهم[30]. فوجد شارل الخامس ضرورة توجيه أسطول اسباني مؤلف من (12) سفينة حربية لمهاجمة أسطول خير الدين باشا، فأخذت مدافع الأسطول الإسباني تلقي بقنابها على أسطول خير الدين باشا بربروسا من تحطيم الأسطول الإسباني كله عدا سفينة واحدة استطاعت أن تهرب[31]. فكانت فرحة المقاتلين بهذا النصر لا توصف، حيث تمكنوا من السيطرة على القسم الغربي للبحر المتوسط الذي أصبح وكأنه بحيرة عثمانية، بعث على أثرها السلطان سليمان القانوني (1520-1566م) فرماناً خاصاً (خطي شريف) إلى خير الدين باشا بربروسا يهنئه بهذا النصر، لاسيما بعد رفعه الراية العثمانية في قلب المغرب العربي[32].

وعلى الرغم من الخسائر التي لحقت بالأسبان خلال هذه الفترة، لكن ذلك لم يوقف عدائهم لخير الدين باشا بربروسا وسكان الجزائر، حيث صمموا على احتلال هذه البلاد، لكي يجعلوا من الساحل الجزائري الشرقي والغربي الذي يسيطرون عليه بواسطة مراكزهم في بجاية ووهران نقطة انطلاق لهم للسيطرة على المغرب العربي كله. ولهذا قرر الإمبراطور شارل الخامس. إعداد حملة بحرية جديدة وضعها تحت قيادة أشهر وأبرع بحار جنوي هو الأميرال أندريا دوريا Andrea de Auria. ليتمكن من تحطيم قوة خير الدين باشا بربروسا[33].

ففي عام 1531م غادر الأسطول الاسباني المرسى الإيطالي الكبير وكان يتألف من عشرين سفينة، تحمل على متنها ألف وخمسمائة من المقاتلين الأشداء، متجهة نحو الساحل الجزائري. علماً أن خير الدين باشا بربروسا كان على علم بخروج هذا الأسطول لكنه لم يكن يعلم وجهته. ومع ذلك جمع أسطوله المؤلف من أربعين سفينة وأعلن حالة الطوارئ في البلاد. ثم علم أن هدف الحملة مدينة شرشال تلك المدينة التي لها أهمية كبيرة كونها أكبر مركز من مراكز الدولة الحديثة، والتي حرص عروج من قبل على تحصينها عندما بنى لها قلعة قوية، والآخر للأخشاب معتمداً على غابات الونشريس القريبة منها للاستفادة منه في بناء السفن. كما كان موقعها الاستراتيجي الذي يبعد 120كم شرق الجزائر وغرب وهران، يشكل خطراً على مدينة الجزائر القريبة منها. فضلاً عن معرفة

اندريا دوريا بحال المدينة التي لم تكن فيها حامية كافية للدفاع عنها عند تعرضها للخطر الخارجي، وإمكانية السيطرة عليها سيكون أمراً سهلاً[34] وفعلاً تمكن اندريا دوريا من اقتحام المدينة، وعمل قتلاً ونهباً بالسكان. مما ساعده في ذلك معرفة الأسبان بمخابئ الأسرى النصارى وفك أسرهم وتعاونهم معه في ذلك العمل. لكن خير الدين باشا بربروسا لم يتركهم دون عقاب، فقد أنزل قواته لتعمل سيوفهم قتلاً بقوات اندريا دوريا، كما دمرت قذائف مدافعه الكثير من سفن الأسطول الإسباني، فكبدهم خسائر كبيرة، سقط منهم أثر ذلك حوالي ألف وأربعمائة من الاسبانيين، وتم أسر ستمائة منهم، فلم يبق منهم سوى ثلاثمائة مقاتل لاذوا بالفرار إلى سفنهم التي نجت من قنابل المدافع الجزائرية[35].

أما أندريا دوريا، فقد ذهل من الصدمة، وتأكد أن لا قدرة له على منازلة أسطول خير الدين باشا بربروسا والوقوف أمامه، فقرر مغادرة المدينة، فلحقه خير الدين باشا بربروسا، واستولى في طريقه على سفينتين أسبانيتين محملتين بالمؤن والأعتدة. وهكذا فشل أندريا دوريا في عام 1531م في تحقيق هدفه، لكنه عزم على الرد والانتقام من خير الدين باشا بربروسا الذي اعتبره عدوه اللدود. لأنه نال من هيبته وهزمه في المعركة وهو الذي ذاع صيته في أوربا كلها، كما نال من هيبة الإمبراطورية الإسبانية التي كانت تعد أقوى دولة في أوربا آنذاك[36].

عاد خير الدين باشا بربروسا لمواصلة نشاطه البحري في البحر المتوسط، راغباً في السيطرة على الحوض الشرقي منه. لذلك شرع في إعداد القوة اللازمة لهذا العمل، لاسيما حينما لاحظ ضعف روح الانضباط لدى الجيش الانكشاري، فقرر إنشاء قوة جديدة إلى جانبهم، فكون له جيشاً من (500) مقاتل من الأسبان الذين اعتنقوا الإسلام، وفرقة عن هذه الخطوة بسبب توالي غارات دوريا على شرق مالطا والمغرب العربي[37]. وكرد فعل على هذه الغارات التي كان يشنها دورياً اضطر السلطان سليمان القانوني أن يوجه اهتمامه الرئيس نحو البحر المتوسط، بعد أن يجد له قيادة بحرية توازي قوة اندريا دوريا، فلم يجد أفضل من خير الدين باشا بربروسا ومجاهدي الجزائر للقيام بهذه المهمة. لاسيما بعد أن وصلته أخبار الانتصارات التي حققها خير الدين باشا بربرسا على الأسبان في المغرب العربي. فأرسل السلطان سليمان القانوني رسولاً إلى ولاية الجزائر في ربيع عام 1533م يحمل أمراً باستدعاء خير الدين باشا بربروسا وقادته إلى استانبول[38].

وصل خير الدين باشا بربروسا إلى استانبول في نهاية عام 1533م، واستقبل أفضل استقبال من السلطان القانوني الذي أكرمه مع رفاقه وألبسهم الخلع، ثم تداول معه في موضوع البحرية العثمانية. ولما كان السلطان يتهيأ حينئذ لحملة عسكرية ضد الدولة الصفوية وكان قد أرسل أولاً جيشاً بقيادة الصدر الأعظم إبراهيم باشا الذي وصل إلى حلب حينئذ ليقضي فصل الشتاء فيها، فقد اتجه خير الدين

باشا بربروسا إلى حلب بناء على دعوة الصدر الأعظم إبراهيم باشا. وهناك حظي خير الدين باشا بربروسا ورفاقه بتكريم من الصدر الأعظم الذي بحث معه أيضاً موضوعات تخص القوة البحرية العثمانية[39] وعاد خير الدين باشا بربروسا بعدها إلى استانبول حيث عين قائداً للأسطول العثماني "قبودان باشا" وهو لقب كان خير الدين باشا بربروسا أول من حصل عليه، فضلاً عن احتفاظه بكلربك الجزائر. ثم شرع بعد ذلك في إعادة تنظيم الأسطول العثماني، وبناء سفن جديدة بإشراف بحارته والفنيين الذين جلبهم معه[40].

وعلى أثر ذلك وجد السلطان سليمان القانوني ضرورة ضم تونس إلى السيادة العثمانية، وقد دفعه إلى ذلك عوامل عديدة منها أهميتها الإستراتيجية ولتوسطها بين الجزائر وطرابلس الغرب، وقربها من إيطاليا ومن جزيرة مالطة مقر فرسان القديس يوحنا حلفاء الإمبراطور شارل الخامس، فضلاً عن الإمكانيات الهائلة التي توفرها موانئها في التحكم في المواصلات البحرية في البحر المتوسط، كما أن اضطراب الأوضاع الداخلية للدولة الحفصية، ودخول السلطان الحفصي تحت الحماية الإسبانية شجعت السلطان سليمان القانوني على التفكير في إلحاق تونس بالدولة العثمانية[41].

أعد خير الدين باشا بربروسا القوة اللازمة لهذا الأمر وبمساعدة السلطان سليمان القانوني، واتجه بأسطوله نحو تونس، حيث وصل عنابة، وتزود منها بالمدد الذي بعثه حسن آغا والي

الجزائر، ثم ظهر أمام ميناء تونس في شعر آب/ 1534م حيث تمكن من السيطرة على المدينة، وأعلن إنهاء الحكم الحفصي وتبعيتها للدولة العثمانية، وبذلك استطاع خير الدين باشا بربروسا أن يقوض سيطرة الإمبراطور شارل الخامس على المياه الضيقة في قلب البحر المتوسط، والتي من خلالها ستتمكن الدولة العثمانية من فتح باقي أجزاء المغرب العربي[42].

تابع خير الدين باشا بربروسا حربه مع البندقية، التي تمكنت من الاستيلاء على قلعة Nuovo على ساحل دلماشيا، لكن خير الدين باشا بربروسا تمكن من استردادها بمساعدة بكلربك الروميلي خسرو باشا من ناحية البر. فتأثرت تجارة البندقية جراء هذه الحروب، ففي عام 1539م حدثت مجاعة قاسية في البندقية بسبب قلة الحبوب، فوجدت صعوبة كبيرة في توفير الطعام لمواطنيها بعد أن كانت تحصل عليه من الأراضي العثمانية، لذلك سعت البندقية على أثر ذلك الى الدخول في صلح مع الدولة العثمانية، وبعد مباحثات على تخلي البندقية عن قلاعها في المورة وساحل دلماشيا والجزر التي سيطر عليها خير الدين باشا بربروسا في حملته السابقة ودفع ضمانات تبلغ (300000) قطعة ذهبية للعثمانيين[43].

وبينما كان خير الدين باشا بربروسا منشغلاً في الجبهة الأوربية، كان حسن آغا والي الجزائر هو الآخر يعمل على توطيد الأمن في البلاد، ووضع أُسس الإدارة المستقرة ليتمكن من جمع

أطراف البلاد حول السلطة المركزية الجزائرية، وبالتالي يركز جهوده في مقاومة الأسبان في الحوض الغربي للبحر المتوسط[44].

المحور الثاني : البحرية الجزائرية في عهد حسن باشا

كانت أول أعمال حسن آغا إخضاع مدينة مستغانم لدولة الجزائر، ثم تقدم باتجاه الجنوب الشرقي فاستولى على عاصمة الزاب (بكرة) وملحقاتها، وشيد هناك حصناً وأقام به حامية. وفي أيلول 1539م توجه حسن آغا باسطول مؤلف من (13) سفينة على متنها (1300) مقاتل نحو بلد جبل طارق. واحتل البلدة على حين غفلة من أهلها ومن الحامية الإسبانية الموجودة فيها، وغنم منها الكثير من الغنائم، ثم أخذ بالتوغل في الساحل الإسباني الجنوبي، مستحوذاً على ما يقع تحت يده من أموال ومتاع وأسرى يسوقهم للبيع في المدن المغربية الشمالية[45].

اكتسبت الجزائر مكانة مهمة في عهد حسن آغا، جعلت البابا بول الثالث يستنجد بالإمبراطور شارل الخامس لإيقاف هذا الخطر، وينبهه بأن ذلك لن ينتهي إلا بالسيطرة على الجزائر، لاسيما وأن هذا الإمبراطور سيأمن جانب فرانسو الأول ملك فرنسا بحكم هدنة نيس التي لم تنته بعد. إلى جانب ذلك كان الإمبراطور شارل الخامس يسعى للسيطرة على الجزائر التي أصبحت تشكل خطراً كبيراً على السواحل الإسبانية بعدما أصبحت قاعدة قوية وحصينة للسلطان سليمان القانوني يستطيع من خلالها تهديد

السواحل الإسبانية. وقد وجد الإمبراطور شارل الخامس ضرورة الإسراع بغزو الجزائر لاسيما بعد أن وصلته أخبار من أوربا عن نجاح السلطان سليمان القانوني باحتلال المجر، وإقليمي بودا Buda وبست Pest في آب من عام 1541م وضمها تحت السيادة العثمانية. بعد أن قامت بتحويل أكبر كنائسها إلى مسجد، فكان ذلك بمثابة إهانة وتهديد كبير للدول الأوربية[46].

لذلك أعد الإمبراطور شارل الخامس حملة من اكبر الحملات في القرن السادس عشر الميلادي. وتحديداً في عام 1541م ضمت جيشاً مؤلفاً من قوات ألمانية وإيطالية ومن جنوة، كما أرسل الباب بول الثالث قوة عسكرية يقودها حفيده كولونا، فضلاً عن مشاركة قوات فرسان القديس يوحنا. بحيث أصبح مجموع قوات المتحالفين وعدتهم بحدود (116) سفينة حربية ونحو (36000) بحار ومقاتل. تحت قيادة اندريا دوريا وعدد من كبار القادة البحريين. بينما كانت القيادة العامة للحملة تحت قيادة الإمبراطور شارل الخامس الذي أراد أن يكون له شرف الاستيلاء على الجزائر. ليحقق بذلك أهدافه السياسية والإستراتيجية في المغرب العربي[47].

وصل أسطول المتحالفين الأوروبيين أمام مدينة الجزائر في 20 تشرين الأول 1541م واتخذ من منطقة وادي الحراش اليسرى الواقعة شرقي الجزائر مقراً له. وفي هذه الأثناء جمع حسن آغا أعيان وكبار رجال الدولة في البلاد، وحثهم على الجهاد والدفاع عن البلاد قائلاً لهم : "... لقد وصل العدو إليكم ليسبي أبناءكم وبناتكم،

فاستشهدوا في سبيل الدين الحنيف، هذه الأراضي فتحت بقوة السيف، ويجب الحفاظ عليها وبعون الله النصر حليفنا، نحن أهل الحق..." فاستجاب له الكثير من سكان البلاد، ثم أخذ حسن آغا في إعداد جيشه لخوض المعركة"[48].

وفي هذه المعركة برزت شخصية الحاج بشير الذي كان له الدور الجهادي في قيادة القوات الجزائرية وإحراز النصر في هذه المعركة. ومن جهة أخرى هبت عاصفة شديدة وأمطار غزيرة كانت السبب في تحطيم أغلب سفن الأسبان، وجرفت خيمهم ومؤنهم في البحر، فضلاً عن قتلها العديد من الجند وإغراقهم من على سفنهم، بل ساعدت هذه العاصفة عدداً من أسرى المسلمين كانوا يعملون مجذفين على السفن الإسبانية من الهرب، ومقاتلة الأعداء وهكذا ساعدت العاصفة على إفشال الهجوم الإسباني على الجزائر[49].

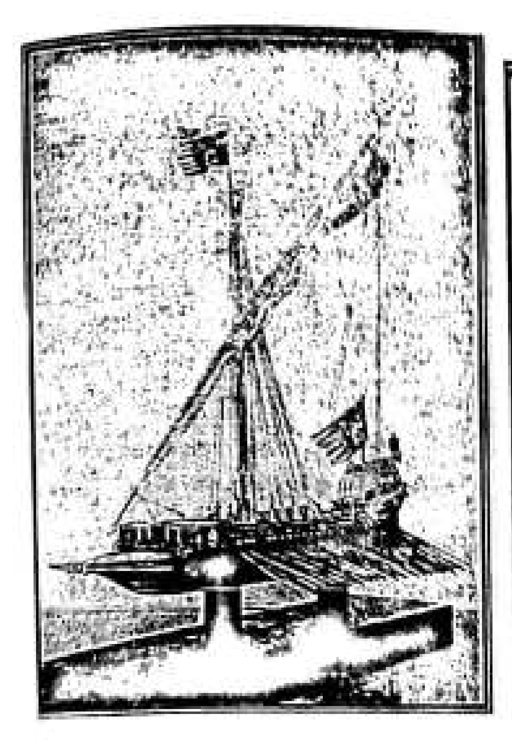
وفي أثناء ذلك وصل أسطول خير الدين باشا لنجدة الجزائر ومساعدة أهلها وخليفته حسن آغا، إلا أنه كان قد وصل متأخراً، علماً أن خير الدين باشا بربروسا كان قد أعد منذ معرفته باستعداد اسبانيا لغزو الجزائر أسطولاً مؤلفاً من (100) سفينة ليوجه نصفها نحو شواطئ إفريقية، ويوجه النصف الآخر ضد الأسطول الإسباني، إلا أن رجال الديوان السلطاني لم يوافقوا في بداية الأمر على تخطيطه هذا لأنهم رأوا عدم إمكانية إرسال مثل هكذا عدد من سفن الأسطول إلى ولاية الجزائر والدولة العثمانية في حال حرب، لكنهم في الوقت ذاته وعدوا خير الدين باشا إرسال المدد بسرعة عند وصول الأعداء بالقرب

من ولاية الجزائر، وما أن سمعوا بوصول الحملة بالقرب من ولاية الجزائر حتى تحرك أسطول خير الدين باشا بربروسا نحو ولاية الجزائر، مع تعزيزات كان قد بعثها السلطان سليمان القانوني إلى أهالي الجزائر تقوية لموقفهم. لكن خير الدين باشا بربروسا كان قد وصل بعد انتهاء المعركة وانسحاب أسطول الإمبراطور[50].

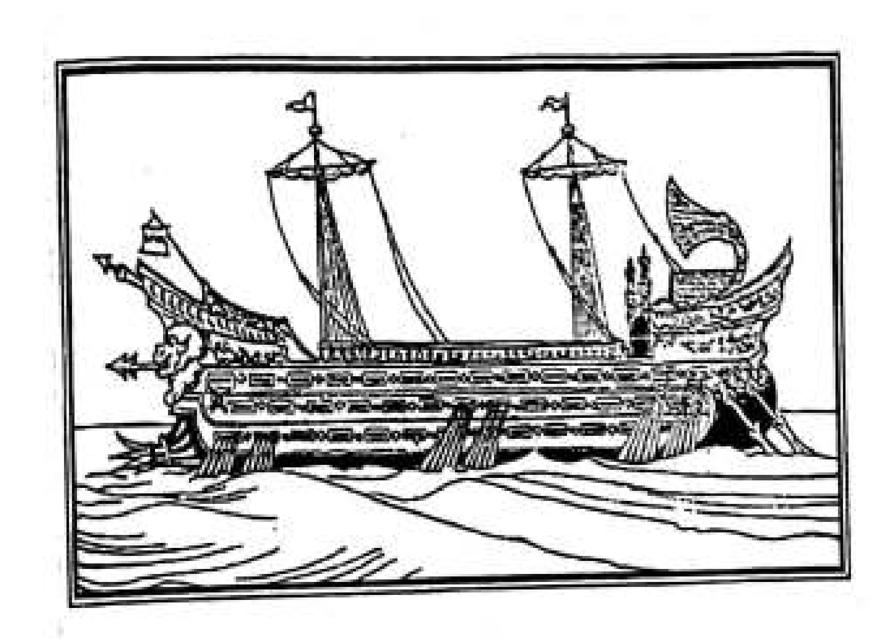
كانت هذه الحملة هي آخر مشاريع الإمبراطور شارل الخامس ضد السواحل الجزائرية، وعلى أثرها أصبحت الجزائر في نظر أوربا تلك المدينة التي لا تقهر ولا يمكن غزوه، وأعطت للجزائريين شعوراً قوياً بالمنعة والبأس. وقد وصف الشيخ حسن بن رجب شاويش في تاريخه المختصر عن باشوات وعلماء الجزائر، وهو عبارة عن مخطوطة جزائرية، وضع الجزائر بعد الحملة بقوله : "..وفرج الله تعالى عنهم، وفرح أهل الجزائر بهذا النصر العظيم... وبقيت الجزائر كالعروس تختال في حليها وحللها من رخاء الأسعار وامن الأقطار، ولم يبق لهم عدو يخافون منه وشاعت هذه القضية في مشارق الأرض ومغاربها وبقي رعب المسلمين في قلوب أعداء الدين مدة من الزمن بأمر الملك المنان..."[51].

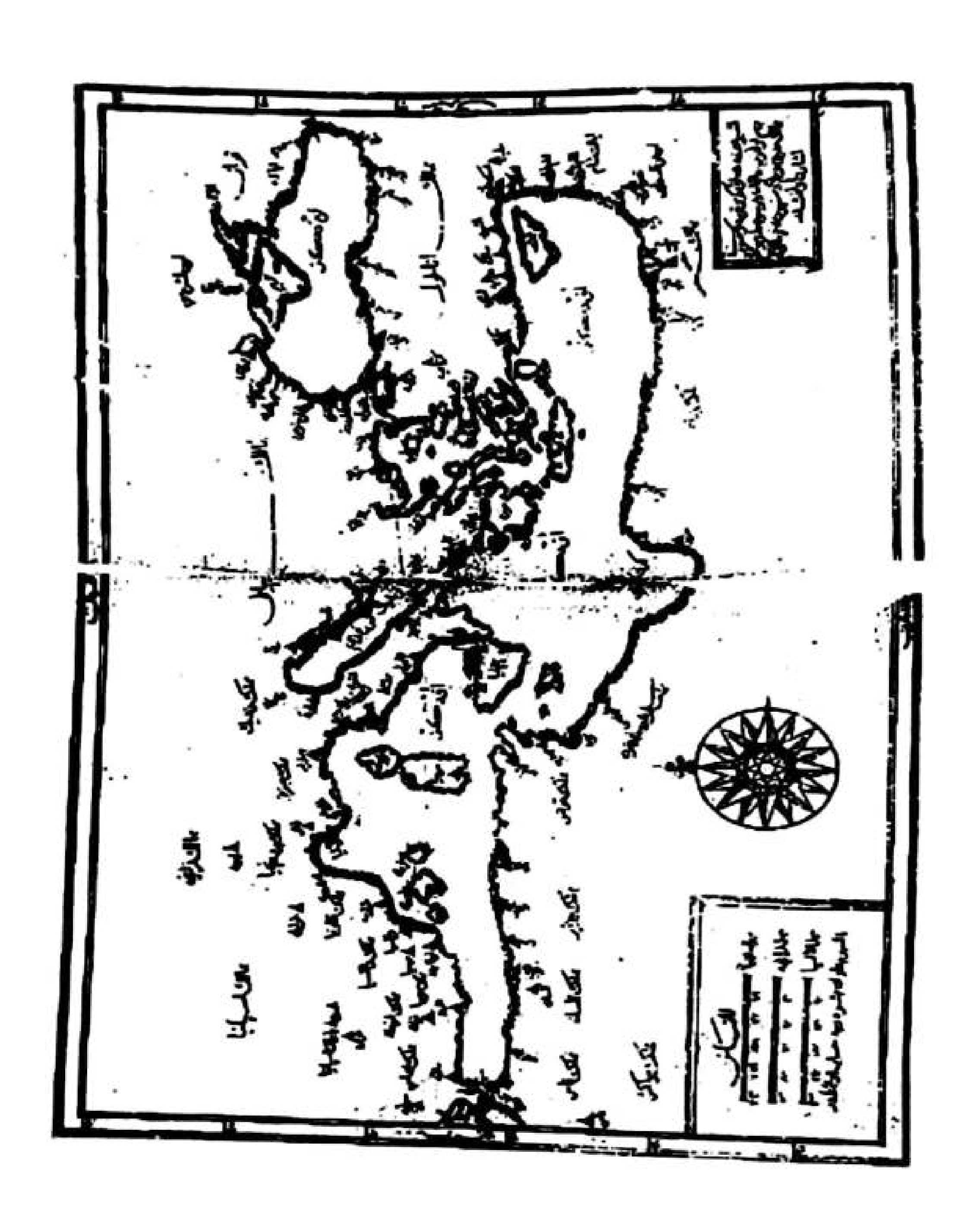
أما بالنسبة إلى حسن آغا فقد تلقى أثر انتصاره هذا، تكريماً من السلطان سليمان القانوني الذي منحه لقب "باشا" لحسن تدبيره ورباطة جأشه وهي المرة الأولى التي يمنح فيها السلطان مثل هذا اللقب لأحد العاملين في ولاية الجزائر[52].

نماذج من سفن البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر.









خارطة توضح الموانئ الجزائرية في القرن السادس عشر كما رسمها كاتب جلبي

الهوامش :

(1)- كلمة (جلبي) تركية الأصل وهي مشتقة جلب أي الرب، وكانت تعني بالأساس من كانت له علاقة بالله وقريب منه ولكنها صارت فيما بعد تطلق على من هو متعلم في قومه أو صاحب منزلة اجتماعية.كما تلقب أولاد السلاطين بهذا اللقب. وفي العهد العثماني الأخير حمل هذا اللقب التجار أيضا. انظر علي شاكر علي، "مؤلفات حاجي خليفة مصدرا لدراسة لدراسة تاريخ العراق الحديث" بحث منشور ضمن كتاب (تحية تقدير للأستاذ من مخايل كيل) جمع وتقديم عبد الجليل التميمي، (زغوان 1999)، ص. 77.

(2)- جي. اجي. مورتمان، مادة (حاجي خليفة) في دائرة المعارف الإسلامية، المجلد السابع، ص. 235.

(3)- بروسة لي محمد طاهر، عثمانلي مؤلفلري (استانبول 1324)، ج. 3، ص. 239.

(4)- مورتمان، المصدر السابق، ص. 237. خالدة زياد، اكتشاف التقدم الأول، دراسة في المؤثرات الأوربية على العثمانيين في القرن الثامن عشر، ط. 1، (بيروت، 1981)، ص. 27.

(5)- علي، المصدر السابق، ص. 80.

(6)- رابحة محمد خضير عيسى الجبوري، موقف القوى الإسلامية من التوسع الأوروبي في المغرب العربي 1492 – 1578، دراسة تاريخية (أطروحة دكتوراه، غير منشورة، كلية الآداب جامعة الموصل، 2006)، ص. 88.

(7)- كاتب جلبي، تحفة الكبار في أسفار البحار، (القسطنطينية، 1142)، ص. 12. وسنشير إلى هذا المصدر لاحقا باسم تحفة الكبار. والحقيقة بقد اختلفت الروايات في تحديد أصل الأسرة منها من تذكر أن أبوهم كان مسيحيا ثم اسلم ومنها تذكر انه كان إماما في جيش السلطان محمد الثاني وغيرها من الروايات ولكن في رائينا أن رواية كاتب جلبي هي الأدق من بين جميع هذه الروايات لأنه كان الأقرب للفترة الزمنية التي ظهرت فيها الأحداث.

عن هذه الروايات أنظر : زاهر رياض، شمال افريقيا في العصر الحديث (القاهرة، 1967)، ص. 61 ؛ جلال يحيى، المغرب العربي الكبير، جـ. 3، (القاهرة، 1966)، ص. 20 ؛ أحمد توفيق المدني، حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وإسبانيا 1492 – 1792 (الجزائر د. ت) ص. 156.

(8)- فاضل بيات، الدولة العثمانية في المجال العربي، دراسة تاريخية في الأوضاع الإدارية في ضوء الوثائق والمصادر العثمانية حصرا (مطلع العهد العثماني – أواسط القرن التاسع عشر) (بيروت، 2007)، ص. 531.

(9)- تحفة الكبار، ص. 13.

(10)- نفس المصدر.

(11)- نفسه، ص. 13.

(12)- نفسه، ص. 14.

(13)- نفسه ؛ بيات، المصدر السابق، ص. 532.

(14)- تحفة الكبار، ص. 14.

(15)- أحمد جودت باشا، تاريخ جودت، جـ. 1، (استانبول، 1309)، ص. 134.

(16)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 116.

(17)- تحفة الكبار، ص. 16.

(18)- نفسه ؛ الجبوري، المصدر السابق، ص. 116.

(19)- تحفة الكبار، ص. 16.

(20)- نفسه ؛ عبد الجليل التميمي، "أول رسالة من أهالي مدينة الجزائر إلى السلطان سليم الأول سنة 1519"، المجلة التاريخية المغربية، العدد 6، يوليو – تموز 1976، ص. 118.

(21)- تحفة الكبار، ص. 17 ؛ التميمي، المصدر السابق، ص 118.

(22)- تحفة الكبار، ص. 17 – 18.

(23)- نفسه، ص. 18.

(24)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 120.

(25)- تحفة الكبار، ص. 18.

(26)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 121 ؛ بسا العسلي، خير الدين بربروسا والجهاد البحري (1470 -1547)، ص. 109.

(27)- تحفة الكبار، ص. 19.

(28)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 127 ؛ علي عبد القادر حليمي، مدينة الجزائر نشأتها وتطورها قبل عام 1830 (الجزائر، 1972)، ص. 170.

(29)- تحفة الكبار، ص. 19.

(30)- نفس المصدر، ص. 20.

(31)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 129.

(32)- تحفة الكبار، ص. 20.

(33)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 130.

(34)- المدني، المصدر السابق، ص. 222.

(35)- العسلي، المصدر السابق، ص. 125.

(36)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 131.

(37)- تحفة الكبار، ص. 20.

(38)- نفسه.

(39)- نفس المصدر، ص. 21.

(40)- نفسه.

(41)- نفسه.

(42)- نفسه ؛ الجبوري، المصدر السابق، ص. 151.

(43)- تحفة الكبار، ص. 21.

(44)- نفسه.

(45)- نفسه.

(46)- نحند خير فارس، تاريخ الجزائر الحديث من الفتح العثماني إلى الاحتلال الجزائري (بيروت، 1969)، ص. 36.

(47)- تحفة الكبار، ص. 21.

(48)- نفس المصدر ؛ علي محمد محمد الصلابي، الدولة العثمانية عوامل النهوض وأسباب السقوط (القاهرة، 2004)، ص. 271.

(49)- تحفة الكبار، ص 22

(50)- نفس المصدر، ح. الجبوري، المصدر السابق، ص. 154.

(51)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 154.

(52)- تحفة الكبار، ص. 22.

الموانئ الجزائرية من خلال مشروع أطلس موانئ ومسالك العالم الإسلامي الوسيط (APIM)

د. علاوة عمارة
كلية الآداب والعلوم الإنسانية
جامعة الأمير عبد القادر- قسنطينة

تعود فكرة إنجاز أطلس لموانئ وطرق العالم الإسلامي الوسيط إلى عام 2002 عندما تم تسجيل مشروع ضمن أحد الأربعة مشاريع لوحدة البحث UMR8084 التابعة للمركز الوطني للبحث العلمي (CNRS)[1]. وقد تحولت وحدة البحث إلى مخبر الإسلام الوسيط (Islam Médiéval) التابع بدوره إلى مركز الأبحاث : UMR 8167) (Méditerranée-Orient. وتشرف البروفيسور فرنسواز ميشو (Françoise Micheau)على هذا المشروع الهام منذ نشأته، بعدما اقترحه مجموعة من الباحثين الفرنسيين المختصين في تاريخ البحرية الإسلامية والعلاقات التجارية. وإذا كان هذا المشروع وليد هيئة بحث فرنسية، فهو دولي في إنجازه، لمشاركة عدد معتبر من الباحثين الأجانب فيه. ويهدف بالأساس إلى خلق قاعدة من المعطيات حول الموانئ المرتبطة بشبكة النقل والمبادلات التجارية للعالم الإسلامي الوسيط، من خلال تجميع معطيات خاصة بكل ميناء من الصين إلى الأندلس على امتداد

1- الصلة، تحقيق إبراهيم الأبياري، بيروت، 1989.

الفترة الزمنية الواقعة بين القرن السابع إلى القرن السادس عشر ميلادي. وهو التاريخ الذي يمثل تغييرا عميقا في هذه الشبكة البحرية بفعل التوسع الاستعماري الأوروبي.

إن مشروع APIM أنشئ بالأساس اعتمادا على قاعدتين معلوماتيتين. الأولى أنجزت على برنامج Filemaker المزدوج اللغة (انجليزية-فرنسية)، حيث يقدم بطاقات معلوماتية عن كل ميناء وتتضمن البطاقة الأولى عددا من المعطيات منها :

- الاسم الحالي والأسماء الماضية للموقع.
- اسم المنطقة والدولة.
- الموقع الجغرافي والفلكي.
- فترات نشاط الميناء بالقرون الميلادية.
- خريطة للموقع.
- المصادر المكتوبة والدراسات الحديثة حول الموقع.

- البطاقة الثانية : الوصف العام للموقع.

- تاريخ المدينة والميناء.
- الوصف الطبوغرافي.
- تغيرات الموقع عبر التاريخ.
- مساحة الميناء السابقة والحالية.
- تهيئة الميناء عبر العصور، خصوصا التحصينات والبناءات التجارية.
- نوعية الميناء : عسكري، تجاري، صيد، قرصنة، مرسى....

- مخطط الميناء.

- تاريخ الموقع : فترة ما قبل الإسلام، الفترات الإسلامية.

- نشاطات الميناء : تجارية، عسكرية، دينية...

- البطاقة الثالثة : الأبحاث الأثرية حول الموقع.

- تاريخ ونتائج الحفريات الأثرية حول الموقع.

- طبقات التربة الدّالة على نشاط الميناء.

- البطاقة الرابعة : المعالم التاريخية.

رصد المعالم الماضية والحالية للموقع.

وصف خاص لكل معلم.

صور خاصة بكل معلم (قديمة وحديثة).

المخلفات الأثرية التي لها علاقة بنشاط الميناء.

- البطاقة الخامسة : الفخار.

- أنواع الفخار في الموقع.

- الفخار المحلي والفخار المستورد.

- وصف وصور لأهم قطع الفخار.

- البطاقة السادسة : المخلفات الأثرية الأخرى التي لها علاقة بالتجارة.

- النقود.

- الأدوات الحجرية.

- الأدوات الزجاجية.

- الأدوات المعدنية.

- صور لكل الأدوات.

- **البطاقة السابعة :** معلومات بيبليوغرافية حول وصف مرافق المدينة والميناء والأدوات التي لها علاقة مباشرة بالتجارة.

- **البطاقة الثامنة : الوثائق الإكونوغرافية**

رصد كل الوثائق الإكونغرافية التي لها علاقة بالموقع : صور، خرائط، رسومات، نقوش...

أما القاعدة المعلوماتية الثانية، فقد اعتمدت على النظام المعلوماتي الجغرافي (SIG)[1] والذي يهدف بالأساس إلى توظيف الخرائط والصور الفضائية والصور الإيكونوغرافية في تحديد التوسع الملاحي الإسلامي من الصين إلى البرتغال مرورا بالبحر الأحمر.

ليس هناك أي فصل بين القاعدتين في البحث المعلوماتي، نظرا لتجميع المعلومات على أسس مشتركة تكمل بعضها البعض.

تقدم المشروع منذ 2004

انطلق المشروع في 2003 وظهرت النتائج الأولية في 2004 والتي تم من خلالها إحصاء 398 ميناء في العالم الإسلامي، تم التركيز فيها خصوصا على ثلاث جهات :

- الحوض الغربي للبحر المتوسط : 86 ميناء
- البحر الأحمر : 50 ميناء
- الواجهة الجنوبية لشبه الجزيرة العربية : 48 ميناء

1- صلة الصلة، تحقيق عبد السلام الهراس وسعيد أعراب، الرباط، 1993.

لقد تمت عملية تجميع معلومات وشواهد أثرية متوفرة في عين المكان في محاولة لإنشاء قاعدة بيانات خاصة بكل ميناء، فكانت الموانئ الجزائرية حاضرة في هذا المشروع وقد أوكل العمل إلى علاوة عمارة إضافة إلى الباحث الفرنسي دمنيك فالريان (Dominique Valérian)، أستاذ محاضر بجامعة باريس الأولى، لتغطية ساحل يمتد على مسافة 1200 كلم والمتميز بكثرة وتنوع هياكله الملاحية.

الموانئ الجزائرية بين المعطيات النصية والشواهد الأثرية

بعد القطيعة الإبستمولوجية التي أحدثها الفتح الإسلامي مع المرحلة التاريخية القديمة في بلاد المغرب، لم تظهر الكتابات الأدبية الواصفة للمدن الساحلية والمراسي إلا في النصف الثاني من القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي. وكان ذلك في الجغرافية الوصفية التي وردت في "صورة الأرض" لابن حوقل النصيبي أو في القرن الخامس الهجري/ 11م في "مسالك وممالك" أبي عبيد البكري تعطي لنا معلومات مهمة حول نشاط الواجهة البحرية لبلاد المغرب الأوسط كيف كانت مرتبطة بفضاء مغربي-أندلسي، فقد أشار الأول إلى.المراسي والموانئ التالية : مرسى الخرز-بونة -جيجل- بجاية - بني جناد- مرسى الدجاج –جزائر مزغنة – تامدفوس- شرشال- برشك – تنس- مرسى عطا – قصر الفلوس- وهران – وسلان – أرجكوك[1].

1- الذيل والتكملة لكتابي الموصول والصلة، نشرت أغلب أقسام الكتاب من طرف إحسان عباس، بيروت، 1965-1973 ومحمد بنشريفة، الرباط، 1984.

في حين نجد أن عدد الموانئ والمراسي يتضاعف في جغرافية البكري مما يفسر انتقال مركز الحياة المغريبية من المناطق الداخلية إلى الواجهة الساحلية بعد المجاعات الناتجة عن الجفاف وتشكل "المغتصبات" الهلالية في المناطق المفتوحة خصوصا في بلاد الزاب وقسطيلية ووارجلان وصولا إلى متيجة وجنوب جبال وانشريس[1]. ويظهر في وصف البكري بروز مجموعة من المدن الساحلية انطلاقا من مرسى الخرز وبونة ووصولا إلى جيجل، وبجاية، ومرسى الدجاج، وتدلس، والجزائر، وتنس، ووهران وهنين[2].

إن أي عمل لا بد من أن ينطلق من هذه المعطيات النصية، وإن كان من الصعب معرفة وتحديد عدد كبير من المراسي لزوال أو تغير عدد من الطبونيمات كما هو حال مرسى الدجاج ومرسى الروم ومرسى الشجرة مثلا. بالرغم من استعمال عدد من الخرائط القديمة وحتى التي تعود إلى بداية الفترة الاستعمارية الحديثة، فإنه من الصعب معرفة هذه المراسي، الخالية في معظمها، في زمن البكري، من السكان.

إن للجغرافية الوصفية دور بارز في تكملة معلوماتنا في الفترة الأخيرة من العصر الوسيط وبداية الفترة الحديثة من خلال كتاب الحسن الوزان الفاسي الموسوم بـ"وصف افريقيا"[3]. هذا الأخير يصور

1- تحقيق أبو سهل صيام، القاهرة، 2001.
2- نشر يحي بوعزيز، الجزائر، 2002.
3- تحقيق ماريا خيسوس بيغيرا، الجزائر، 1981.

لنا الشبكة البحرية المغربية وأنشطة التجار المسيحيين في هذه الموانئ في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي.

الموانئ في كتب الرحلة

لقد كانت لرحلة القاضي أبي بكر بن العربي الأثر في بلورة فن الرحلة المغاربي الذي ارتبط بالسفر إلى المشرق لقضاء فريضة الحج أو لطلب العلم أو حتى لممارسة التجارة. ولهذا فإن عددا من الرحلات تهم بصورة مباشرة مشروع الموانئ نظرا لوصفها للمدن الساحلية وتسجيل الملاحظات الشخصية لصاحب الرحلة مما يمكننا من تتبع شبكات إنتاج وانتقال المعارف بين مختلف المناطق الساحلية. وفي هذا الإطار، فإن المدن الساحلية الأندلسية تمكنت من نسج عدد من الشبكات مع الموانئ الجزائرية، خصوصا بعد استقرار القطب الصوفي أبي مدين شعيب ببجاية. إن دور كتب الرحلة في رسم معالم الخريطة العلمية لا يتوقف عند هذا الحد، بل يفيدنا كذلك في رسم معالم الخريطة الروحية من خلال وصف أنشطة المساجد الجامعة وخصوصا أضرحة أولياء المدينة الساحلية، مما يعطي معيارا آخر لحركة التنقل المرتبط بعقيدة الولاية. وتعد كل من رحلات العبدري (ق 7 هـ/13م)[1]، وابن الحاج النميري (ق 8

1- أنظر حول هذا الموضوع :

Dominique Valérian, « Les affaires de Giovanni da Pontremoli au Maghreb après la chute de Constantinople », La conquête de Constantinople : l'évènement, sa portée et ses échos (1453-2003), Actes du colloque de Tunis, 11-13 décembre 2003, dir. M. T. Mansouri, Cahiers du CERES, Série histoire, 2008, p. 171-188.

هـ/14م)[1] وعبد الباسط الملطي (ت 1415/920)[2] من أهم الشواهد النصية في هذا الجانب.

الميناء وتشكل جماعات العلماء

يلعب الميناء دورا محوريا في تنقل العلماء والتجار خصوصا مع نهاية القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي، بعد تزايد الضغط الهلالي والبربري على الطرق الداخلية. وقد دونت ذاكرة العلماء في عدد من كتب التراجم، التي من خلالها يمكننا اليوم رصد تنقلات العلماء بين مختلف المناطق والمدن. وتتمتع المدن الساحلية في بلاد المغرب الأوسط باستقبالها لعدد معتبر منهم إما كعابرين في طلب العلم والحج أو مقيمين بصفة مؤقتة أو نهائية. وتحتل العناصر الأندلسية المقدمة في هذا الجانب، خصوصا بعد نجاح الجماعات المسيحية في السيطرة على أهم المدن الإسلامية في الأندلس. إن تتبع الأصول الجغرافية للعلماء يمكن في نهاية المطاف من معرفة المسالك البحرية للميناء مع عدد من المدن الأندلسية، كما يمكن أيضا من معرفة ميكانيزمات انتقال العلوم والمعارف، خصوصا ذلك الإرث الأندلسي المتنوع. وتطبيقا لعدد من المقاربات المنهجية، يمكن تتبع ظاهرة تشكل الجماعات واندماجها في المجتمعات الحضرية المحلية[3]. وفي هذا الإطار يحتل كتاب "عنوان الدراية

1- Les poteries et faïences de Bougie, Constantine, D. Braham éditeur, 1916.

2 السيوطي. حسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة، تحقيق خليل منصور، ط1، بيروت : دار الكتب العلمية، 1418- 1997، 287/2.

3- Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.

فيمن عرف من العلماء في المائة السابعة ببجاية" لأبي العباس الغبريني (ت 704هـ/1304م)[1] أهمية معتبرة باعتباره يشكل منوغرافية علمية محلية، ويمكن الاستفادة من عدد لا بأس به من كتب التراجم الأندلسية والمراكشية خصوصا ابن بشكوال (ت 578/1183)[2]، وابن الزبير (ت 708/1309)[3] وابن عبد الملك المراكشي (ت 703/1303)[4].

الميناء في ذاكرة الخطاب المنقبي

بعد التحول التدريجي لعدد من النخب العلمية في المدن الساحلية إلى التصوف السني البعيد عن التأثيرات الفلسفية الهيلينية، ارتبطت الموانئ والمدن الساحلية بالولي الصالح مما يعني في النهاية حصر ذاكرة المدينة في شخصية الصوفي صاحب "الخوارق والكرامات"، وهو ما نلمسه خصوصا في عدد من المدن : بونة (سيدي مروان الشريف)، بجاية (سيدي يحي ثم سيدي التواتي)، الجزائر (سيدي عبد الرحمان الثعالبي)، وهران (سيدي الهواري وسيدي ابراهيم التازي). إن انتشار الولاية الصوفية له دور في رسم شبكة تنقل برية وبحرية جديدة

---

1 CNRS, Pratiques et représentations de l'espace dans les communautés méditerranéennes, par : H.Balfer, P. N.Bauratau et autres, France, 1976.

2 Gouvernal.E., Huchet. J.P. La logique du conteneur : le principal enjeu de l'industrie maritime de lignes régulières, actes du colloques, IUT de Saint – Nazaire, Université de Nantes, 1998.

3- منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109 العثمانيون والعالم المتوسطي، المغرب 2003.

4- Ministère des transports, plan de développement stratégique des ports algériens, décembre 2005, Global Insight FRANCE, Maffat et Nishol Enginears inc, Amiship USA, Algérie.

وفي عملية نشر الثقافة الروحية خصوصا في المراسي التي تتوفر على "رباطات" مما يجعلها تمارس سلطة اجتماعية قوية مبنية أساسا على ربط عدد من الجماعات بالمعلم الديني.

إن شواهد هذا التحول نجدها مدونة خصوصا في كتب المناقب والفضائل والتي من أهمها "أنس الفقير وعز الحقير" لابن القنفذ القسنطيني (ت 1496/809م)[1]، و"روضة النسرين في التعريف بالأشياخ الأربعة المتأخرين" لابن صعد التلمساني (ت 1496/901م)[2]، و"المسند الصحيح الحسن في مآثر ومحاسن مولانا أبي الحسن" لابن مرزوق الخطيب (ت 1379/781م)[3].

الوثائق اللاتينية : شهادة على اندماج الموانئ الجزائرية في الفضاء التجاري المتوسطي

تمتاز الوثائق والنصوص المسيحية التي تهم الموانئ الجزائرية على امتداد العصر الوسيط المتأخر بالتعدد والتنوع. فبداية من عام 1136م هناك مجموعة من الوثائق محفوظة في دور أرشيف إيطاليا وإسبانيا وفرنسا وتتألف خصوصا من عقود التوثيق ووثائق الدواوين والاتفاقيات التجارية والدبلوماسية التي لها أهمية مباشرة في دراسة الموانئ الجزائرية، من أهمها مجموعة رجل الأعمال الجنوي جيوفاني

1- Dubruel. D. Transport intermodal portuaire : le cas de Hambourg, Paris, INRETS, 2003.

2- الغرفة الوطنية للتجارة والصناعة، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007

3- Gouvernal.E., Les lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements peut-on tirer du cas du RAIL LINK, cahiers scientifiques du transport, n°44,2003.

دا بنطريمولي (Giovanni da Pontremoli) التي نشرت في بداية الثمانينات من القرن الماضي. وتبين هذه المجموعات من الوثائق تعدد الموانئ المقصودة من طرف التجار الأوروبيين والتي من أهمها بجاية ومرسى الخزر وبونة والقل والجزائر وهني[1]ن.

وتأتي الوثائق المصنفة في إطار دليل الموانئ (portulan) في المرتبة الثانية من حيث الأهمية، بحيث أنها تورد مسالك الموانئ مع وصف خاص بالجانب الملاحي. وتتوفر دور الأرشيف الأوروبية على عدد من الوثائق الخاصة بهذا المجال، خصوصا الدليل البحري البيزي (portulan pisan)الذي يعود إلى حوالي عام 1200. وتكمل كتب الرحلات المعلومات الأوروبية الخاصة بالموانئ الجزائرية، خصوصا في نهاية الفترة الوسيطة. كما يمكن إضافة الوثائق الإيكونوغرافية وإن كانت متأخرة عن زمن الدراسة، ولكن في الوقت ذاته تعطي لنا معلومات مهمة عن تجهيزات موانئ بعض المدن الساحلية قبل التحولات الكبرى التي شهدتها في بداية الفترة الاستعمارية.

الشواهد الأثرية

تلعب المخلفات الأثرية دورا بارزا في رسم معالم الأطلس خصوصا آثار تهيئة الموانئ والأدوات الفخارية التي تمكن من معرفة انتقال السلع بين مختلف الموانئ المتوسطية. ونزخر الموانئ الجزائرية

1- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'ALGER, Ministère de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de l'Environnement, Version préliminaire, 2007.

بعدد من المخلفات الأثرية خصوصا البناءات الدينية وتحصينات المدن وعدد لا بأس به من الأدوات الفخارية. وتتركز أهم الشواهد الأثرية في القالة وبونة وبجاية والجزائر وشرشال وهنين. وقد حضي الفخار بدراسات مختلفة، من أشهرها تلك التي نشرها جورج مارسي (Grorges Marçais)[1] منذ قرابة قرن من الزمن.

معلومات كافية حول موانئ، وناقصة حول أخرى

لقد أثبتت النتائج الأولية للقسم الخاص بالجزائر من مشروع أطلس موانئ ومسالك العالم الإسلامي الوسيط أن هناك تغطية معلوماتية غير متوازنة للموانئ والمراسي. فمن مجموع.41 مرسى وميناء، هناك فقط سبعة موانئ فقط تتوفر على تغطية معلوماتية وشواهد مادية تمكننا من استيفاء قاعدة بيانات APIM، من حيث المراحل التاريخية للمدينة وبعض المعلومات الخاصة بنشاط الميناء. وهذه الموانئ هي مرسى الخرز، بونة، بجاية، تدلس، الجزائر، تنس، وهران وهنين.

في المقابل، هناك عدة مشاكل تواجه عدد من الموانئ والمراسي لقلة أو انعدام المعلومات حولها، أو عدم التمكن من تحديد أماكن تواجدها. ويمكن في هذا الإطار الإشارة إلى متوسة ومرسى الدجاج، وبرشك ومرسى عطا.

1 René Lespes : «Alger, Etudes de géographie et d'histoire urbaine », Paris, Félix Alcan, 1930.page 622.

الأندلسيون وتنشيط حركية الواجهة البحرية للمغرب الأوسط

أ./ رفيق خليفي
جامعة الأمير عبد القادر
قسنطينة

تقديم

بعد أن انتهت عملية الفتح في الأندلس وأخذت الأوضاع تستتب فيها أضحت موازين الجذب والطرد تختلف لصالحها، فأصبحت الأندلس هي المبادرة بشكل واضح لتوثيق الصلات مع المغرب الأوسط وغيره بأشكال متنوعة عبر ثلاث مراحل كبرى، هي : مرحلة التجار ثم البحارة ثم الجالية.

أولا : التجار الأندلسيين وتفعيل حركية الواجهة البحرية للمغرب الأوسط

قبل الحديث عن نشاط الأندلسيين في سواحل المغرب الأوسط ينبغي أن نعطي صورة عن البحرية الأندلسية لتوضيح الرؤية بالنسبة للفقرات الآتية :

أ- ظهور الأندلس كقوة بحرية

كان لطبيعة الأندلس البحرية والجغرافية دور أساس في ظهور قوة بحرية بها ؛ كونها منطقة معزولة عن العالم الإسلامي جغرافيا ؛ وكونها شبه جزيرة يحيط بها البحر (البحر الأبيض

المتوسط والمحيط الأطلسي) من جهاتها الثلاث، وكان ذلك سببا في تعرضها لغارات وغزوات بحرية من الجهة الشرقية الشمالية بالخصوص منذ القدم، ومن هنا كانت الحاجة ماسة إلى الاهتمام بالبحر والأسطول.

وأول عامل أعتبره أساسيا في نشوء البحرية الأندلسية هو تركيبة المجتمع نفسه وما يحمله من موروث في هذا الميدان : وأعني هنا المولدين أهل البلاد الإسبانية، وعرب اليمن الذين استوطنوا الأندلس حيث كانوا أكثر من غيرهم بعد هؤلاء المولدين، وهم معروفون منذ زمن بعيد بحضارتهم وبركوبهم البحر فإليهم ينسب أول أسطول عربي : وكانت لهم تجارة رائجة : إذ عملوا على الربط بين "المشرق" و"المغرب" أي بين الهند والصين من جهة وبين الجزيرة العربية والشام ومصر من جهة أخرى[1]، لذا قيل : "أبعد الناس نجعة في الكسب بصري وحميري (أي يمني) : ومن دخل فرغانة القصوى والسوس الأقصى فلا بد أن يرى بصريا أو حميريا"[2]، وهذا يعكس حقيقة وصف المقدسي لأهل الأندلس حيث يقول عنهم : إنهم "يكثرون التجارات والتغرب"[3].

ولعلّ هذا يفسر التناقض الحاصل في حيوية النشاط البحري الأندلسي : فإن الاهتمام الأول بالبحر لم يكن صناعة رسمية تقوم عليه الدولة في مرحلتي الولاية والإمارة : بل كان صناعة جماهير من الطموحين والمغامرين، فقد وُصف أبو فُريعة الذي تكفل بنقل عبد

الرحمن الداخل من العدوة المغربية إلى العدوّة الأندلسية بأنه "كان له بصر في ركوب البحر لتصرفه فيه"[4].

فقد عوض البحارة الأندلسيون السلطة الرسمية فكونوا جماعات وكيانات تشتغل بالتجارة والغزو البحري لحسابها الخاص، متمركزين في الساحل الشمالي الشرقي بين طرطوشة وبلنسية ومركز آخر في الساحل الشرقي الجنوبي وتحديدا في مرية بجانة (أرش اليمن)، ومع مرور الوقت أصبحت هذه الكيانات أشبه ما تكون بالجمهوريات البحرية، تولت إلى جانب الوظيفتين، السالفتي الذكر، حراسة السواحل الأندلسية من خطر النورمان وغيرهم، وتولت إدارتها بيوتات عريقة كأسرة بني سراج القضاعية اليمنية وبني الأسود الغسانيين وبني رماحس وغيرها[5].

أما الاهتمام الرسمي بالبحر فقد جاء نتيجة لتبلور الوعي بضرورته من جهة وخطره من جهة أخرى، حيث شن النورمان سنة 229هـ غارة على الأندلس من جهة البحر وتمكنوا من التوغل إلى داخل الأندلس حتى وصلوا إشبيلية وكانت آثارهم مدمرة في بعض المدن، فعمد الأمير عبد الرحمن الأوسط بعد التخلص من خطرهم إلى بناء دار صناعة في إشبيلية في السنة الموالية، وكانت صناعة السفن تسير بوتيرة متسارعة جدا ؛ فقد ذكر ابن حيان أن الأمير أرسل حملة سنة 234هـ لتأديب أهل جزيرتي ميورقة ومنورقة 300 مركبا لخروجهم عن الطاعة وإضرارهم بالملاحة البحرية حين

تعرضوا لسفن التجار والمسافرين[6]، وهذا عدد معتبر جدا مقارنة بالسنوات الخمس القليلة التي مرت على إنشاء دار الصناعة الأولى.

وفي مطلع القرن الرابع الهجري الذي استهل باتفاق بين الفاطميين والثائر الأندلسي عمر بن حفصون : كان العمل بموجبه يهدف إلى اسقاط البيت الأموي الحاكم وإزالته نهائيا لصالح أحد الطرفين، فأدرك الأمير – الخليفة عبد الرحمن الناصر قيمة الأسطول البحري فزاد من إنشاء دور الصناعة في كل من طرطوشة ومالقة ولقنة ودانية والجزيرة الخضراء وغيرها، مما جعل المؤرخين يصفونه بأنه المؤسس الحقيقي للأسطول الأندلسي[7]، الذي أضحى في هذه الفترة ندا لأسطول الفاطميين -مفخرة البحرية الإسلامية لقرون- وأدى هذا إلى انحصار الصراع البحري في الحوض الغربي للمتوسط بين هاتين القوتين الإسلاميتين.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الصراع الفاطمي الأموي لا ينبغي النظر إليه من زاوية العداء التقليدي والاختلاف العقدي والمذهبي ؛ وإنما من زاوية "حرب المواقع" أي السيطرة على المسالك التجارية[8] والتحكم في تجارة البحر المتوسط خصوصا تجارة الذهب والرقيق.

والذي يعنينا هنا أن قوة الأسطول الأموي أوجد قاعدة صلبة لتحركات تجار وبحارة الأندلس خصوصا بعد رحيل الفاطمين إلى مصر سنة 351 هـ، لما وفر لهم من أمن في عرض البحر فكسبوا خبرة فائقة في الملاحة البحرية مكنتهم من الوصول إلى الأقاصي :

الهند والصين، ومن نافلة القول أن نذكر أنه على الرغم من الصراع القائم بين الطرفين المشار إليهما سلفا إلا أن التجار كانوا يتحركون ويتنقلون بين موانئ الخصمين بحرية كبيرة. وإن حصل العكس فهو استثناء[9].

ب- التجار الأندلسيين في سواحل المغرب الأوسط

ساعدت وضعية المغرب الأوسط المتربع على مسافة 1200 كلم كشريط ساحلي تكثر فيه المواني والمراسي المهمة في رواج الحركة التجارية واستقطاب روادها من الأندلسيين بالخصوص[10].

وقبل أن نتطرق إلى الحديث عن النشاط التجاري لهؤلاء الأندلسيين سنستعرض أهم المواني والمراسي للمغرب الأوسط كما وردت عند الجغرافيين مراعين التسلسل الكرونولوجي لظهور مؤلفاتهم.

أشار ابن خرداذبة[11] الذي أنهى كتابه حوالي سنة 232 هـ إلى مرسيين فقط هما مرسى تنس الذى كان "عدوة الأندلسيين" شأن مرسى تونس، وكذا مرسى جزيرة بني مزغنة التي وصفها بأنها مدينة عامرة وعلى غاية من الخصب والسعة، وقد نقل عنه الإصطخري[12] في النصف الأول من القرن 4هـ نفس المعلومات ؛ لذا لن نضطر إلى ذكره.

1- وذكر اليعقوبي (ت 284 هـ) : مرسى أسكيدة (سكيكدة)، مرسى جيجل، مرسى قلعة خطاب، مرسى ملر، مرسى دنهاجة، مرسى فروخ، تنس[13].

2- أما ابن حوقل البغدادي[14] (توفي بعد 367هـ) فهو الأكثر أهمية بالنسبة للمصادر المشرقية فقد ذكر : مرسى الخرز، بونة، جيجل، بجاية، بني جناد، مرسى الدجاج، جزائر بني مزغنة، تامدفوس، أشرشال، برشك، تنس، عطا، قصر الفلوس، وهران، واسلن، أرجكوك (أرشقول).

3- وذكر المقدسي (ت 380هـ) كل من : مرسى الخرز، بونة، مرسى الزيتونة، جيجل، مرسى الدجاج، جزائر بني مزغنة، تنس، قصر الفلوس، وهران، أفكان[15].

4- أما البكري (ت 487 هـ) فهو مهم جدا وكتابه يضم مزايا متعددة[16] إذ ذكر مراسي لم يُعد ذكرها في المصادر التى جاءت بعده وهي إجمالا كالآتى : مرسى الخرز، بونة، الخروبة، مرسى ابن الألبيري، رأس الحمراء، تكوش، جزيرة عمر، مرسى الروم، مرسى أستورة، القل، مرسى الشجرة، مرسى الخراطين، مرسى الزيتونة، جيجل، سبيبة، بجاية، جزيرة جوبة، مرسى الدجاج، مرسى بني جناد، جزائر بني مزغنا، جزيرة جنابية، مرسى الذبان، هور، مرسى البطال (جبل شنوة)، شرشال، جزيرة وقور، تنس، قصر الفلوس، مغيلة بني هاشم، عين فروخ، مرسى بني جليداسن، مرسى الغزة (ساحل تيهرت)، مستغانم، أرزاو، وهران، مرسى الماء المدفون، مرسى أسلن، أرشقول، هنين، مرسى ماسين (ساحل ندرومة)، مرسى ترنانة، مرسى تابحريت[17].

5- أما الإدريسي (ق 6 هـ)[18] فهو مهم أيضا ومادته غزيرة : فقد ذكر مرسى الخرز، بونة، مرسى رأس الحمراء، تكوش، مرسى الروم، أستورة، القل، مرسى الزيتونة، جيجل، مزغيطن، فج الزرزور، المنصورية، متوسة، بجاية، جرية (أو جوبة أو جوية)، الدهس الصغير، الدهس الكبير، زفون، بني عبد الله، تدلس، بني جناد، مرسى الدجاج، تامدفوس، جزائر بني مزغنا، هور، البطال، شرشال، برشك، وقور، أمتكو، الجون، تنس، قلوع الفراتين، جزائر الحمام، جوج، مستغانم، أرزاو، المرسى الكبير، وهران، الحرشا، الدفالى، بني وزار، جزائر الغنم، أسلان، أرشقول، جزيرة القشقار، مرسى الوردانية، هنين، فكان، تابحريت، تافركنيت.

إن عدم ورود ذكر بعض المراسي عند الإدريسي والتي ذكرها سلفه البكري ؛ يدل على أن السلطة الحمادية ثم الموحدية كانت تسيطر على حركية السفن الأندلسية من وإلى أراضيها، عن طريقة "مركزية التجارة في بعض المراسي المعينة"[19]، دون المساس بروح حركتها.

6- أما صاحب الاستبصار[20] فذكر : مرسى بونة، القل، جيجل، بجاية، مرسى الدجاج، جزائر بني مزغنة، لغانية (جنابية عند البكري)، شرشال، تنس، قصر الفلوس، وهران، مرسى حصن زيان، الوردانية، ندرومة، ترنانة.

فهذه المراسي المتعددة ليست على نسق واحد من حيث الأهمية والمزايا ؛ بل تتفاوت في ذلك لظروف متعددة، ونتيجة لذلك اختلف اهتمام التجار الأندلسيين بها، ومن الملاحظ أن ارتباط حيوية الواجهة البحرية للمغرب الأوسط بالنشاط الأندلسي أخذت تزداد منذ النصف الأول من القرن الثالث، وبلغت الذروة في القرن السادس بعد أن أصبحت العدوتين كيانا موحدا تحت سلطة الموحدين، وقبل أن يظهر منافس آخر من خارج المنظومة البحرية الإسلامية ؛ أي تجار الجمهوريات الإيطالية خاصة تجار جنوة التي وقعت أول معاهدة سنة 531 هـ/ 137م أو في السنة الموالية لها مع بجاية في العهد الحمادي، ثم شملت المعاهدات مراسي أخرى وبشكل كثيف في العهد الحفصي[21]. وهذه الحركية تنفي مزاعم هنري بيرين Henri Pirenne الذي يحمل الفتح الإسلامي مسؤولية انهيار ما يسميه بحضارة البحر المتوسط[22].

فأول مراسي المغرب الأوسط من ناحية الشرق هو مرسى الخرز الذي اشتهر باستخراج المرجان الأحمر وتصديره إلى مختلف الآفاق، إذ كان له رواج في الهند والصين ومعظم بلدان المحيط الهندي التي لا يوجد بها إلا المرجان الأبيض[23]، وهو "أنفس مرجان الدنيا"[24]، والمقصود بقول القدامى : "يقال في خصائص البلاد في الجواهر : فيروز نيسابور وياقوت سرنديب ولؤلؤ عمان...ومرجان **إفريقية**"، [1] والخرز قرية وليست مدينة لكن اكتسبت مكانتها من

---

1 Deluz, J.J : l'urbanisme et l'architecture d'Alger, aperçu critique. Alger OPU, 1998, page 13

رواج تجارة المرجان بها ووفود السماسرة التجار من الأندلسيين خصوصا، ولفساد هوائها ما كانوا يستوطنوها[25].

أما بونة فبشهادة المؤرخين والجغرافيين الرحالة: كان أكثر تجارها من الأندلسيين الذين أغراهم حسن أسواقها ورواج تجاراتها وخصب أرباضها ونواحيها ورخص أسعارها وتنوع حاصلاتها، من فواكه وقمح وشعير وعسل وغنم وبقر ومختلف أنواع الماشية والدواب، بالإضافة إلى وجود معدن الحديد بها بكثرة حيث يحمل إلى مختلف الأقطار[26].

ومن الأسماء ذات الدلالة الواضحة كأثر للنشاط البحري الأندلسي في ساحل المغرب الأوسط نجد المرسى المعروف بمرسى ابن الألبيري، الذي ينفرد البكري بذكره وإن لم يُفيدنا إلا باسمه وموقعه في مجال كتامة القبيلة والأرض؛ [27] إلا أن ذلك لا يمنع من تأكيد وجود تجار ألبيرة الأندلسية بنسبة معتبرة في هذا المرسى ترددوا عليه لفترة طويلة، أو أنهم أول من أكتشف صلاحيته للملاحة والتجارة وشهّروا به فسمي باسمهم.

ولما كانت القلعة عاصمة بني حماد تفيض بالخيرات بفضل ما يجلب إليها من مختلف أقاليمها كالزاب وبلاد كتامة وزواوة، فإن واجهتها البحرية المتمثلة في بجاية -قبل تمصيرها- قامت بدور المرسى الرئيس الذي يتم فيه مختلف صفقات التبادل التجاري مع الأندلس، كون مرساها "مأمون شتوي"[28] يسمح للاضطلاع بهذا الدور، وربما

كان الأندلسيون الذين استوطنوا بجاية في القرون الأولى هم في الأصل تجار آثروا البقاء لمزاياها الصحية عكس بونة.

ومرسى الدجاج من المراسي المشهور أيضا وإن كان مرساها غير "مأمون" إلا أن ذلك لم يمنع الأندلسيين من ارتياده لوفرة خيراته من فواكه -خاصة التين- وقمح وألبان ومواشي ما زاد عن الحاجة وأغرق الأسواق المجاورة، كما كانت تسكنه جالية أندلسية[29] منذ القرن الرابع على الأقل.

وجزائر بني مزغنة منها يعبر إلى الأندلس، ومرساها مأمون تقصده سفن الأندلس وإفريقية، وتحمل منه غلات بواديه وأرباضه الواسعة الخصيبة كمتيجة ؛ فمن ذلك : السمن والتين والعسل والمواشي السائمة[30].

أما تنس فقد وصفها كثير من الجغرافيين بأنها "عدوة الأندلسيين" يقصدها الأندلسيون بسفنهم وبتجارتهم ويفضلونها على غيرها ؛ وهي أكبر المدن التي يتعدى منها أهل المشرق وأهل إفريقية إلى الأندلس[31]، ومنها كانت مراكب الأندلس تمتار القمح وتستورد مختلف أنواع الحبوب[32].

وبني جلداسن مدينة لطيفة بين تنس والشلف يسكنها الأندلسيون[33]، ونشاطهم غامض غير معروف، وربما كانوا على علاقة بتجار الأندلس المترددين على تنس.

ووهران مدينة ومرسى منها تقلع المراكب إلى الأندلس قاطعة مسافة ما بينهما في يوم وليلة. ومرساها في غاية السلامة تقصده سفن الأندلس بكثرة، وتمتار منه القمح والشعير والفواكه والمواشي: لذا يسميها الجغرافيون بـ "فرضة الأندلس"

أما أشهر مراسي الناحية الغربية فيمثله مرسى هنين الذي ارتبطت مكانته أكثر بتلمسان في العهدين الموحدي والزياني

وهناك مراسي أخرى يصفها الجغرافيون بقولهم "مقصودة" ونحو ذلك مثل أرشقول وماسين وترنانا-وهي سواحل تلمسان- إلا أنها أقل أهمية من المراسي السابقة الذكر، والذي أقف عنده كآخر مرسى في المغرب الأوسط هو مرسى تابحريت بين تلمسان ووجدة، الذي يعد ملتقى قوافل سجلماسة وغيرها المحملة بالذهب والرقيق؛ فمنها تحمل هاتين السلعتين إلى الأندلس، يعود على السلطة المتحكمة فيه بأموال وفوائد جليلة وكذا التجار الذين يرتادونه.

ثانيا : البحارة الأندلسيين وتأسيس المدن الساحلية

كان لتزايد نشاط البحارة الأندلسيين في حوض البحر المتوسط - ولعوامل أخرى- أثر إيجابي على تطور ونمو حركة العمران في المغرب الأوسط وذلك ببناء وإعادة إحياء مدن قديمة أصبح لها شأن معتبر بالخصوص على الصعيد الاقتصادي، ومنها تنس ووهران وأسلن من المدن الساحلية، فالعلاقات الودية المتميزة لهؤلاء البحارة مع قبائل بربرية صديقة، شجع على إنشاء هذه المدن وإعطاءها صبغة

متميزة دائمة الحضور في تاريخ العمران المغربي، والتي كانت قد ظهرت بوادرها منذ القرن الثالث[1]، أما نشاط الأندلسيين من غير البحارة فكان أثرهم الإيجابي واضحا في المسيلة مع بني حمدون أمرائها[2] ودلس مع بني صمادح أمراء المرية الذين أقطعهم الأمير الحمادي المنصور بن الناصر بن علناس (481- 498 هـ)[3].

لقد كانت تنس مركز ومحطة فنيقية تجارية هامة في الحوض الغربي للمتوسط منذ القرن 2 ق.م، وبقيت كذلك في العهد الروماني - وكمستعمرة أيضا- حيث أخذت اسم "كارتينا أو كارتناس Cartennae- Cartennas"[4]، وفي القرنين 2 و3هـ كان تردد تجار ألبيرة وتدمير ومختلف مدن الأندلس على تنس بشكل كثيف، وفي فصل الشتاء حيث تتعذر حركة الملاحة البحرية يقيم التجار قرب المرسى إلى غاية انقضاء فصل الشتاء ثم يعودون إلى الأندلس، ومن أشهر هؤلاء البحارة التجار تذكر المصادر : الكركدن وابن عائشة والصقر وصهيب، ممن فاوضهم سكان تنس الأصليين من البربر ورغبوا منهم في الانتقال والسكنى معهم وأن يتخذوا قلعتها سوقا، مقابل ما يبذلون لهم من العون وحسن العشرة ويقطعونهم من أراضيهم لبنيانهم ؛ فأجابوهم لذلك وشرعوا في البنيان مؤسسين لتنس الحديثة ؛ وذلك سنة 262 هـ وهي إذ ذاك إمارة علوية، إلا أنه بحلول فصل الربيع اعتل بعض البحارة واستوبئوا موضع المدينة الحديثة فغادروها نحو بجانة الأندلسية، وبقي الآخرون بها وأموالهم وعددهم يزداد كل موسم، فأغرى ذلك بعض الأندلسيين الذين لم

يسبق لهم ارتياد المدينة إلى الهجرة نحو تنس، كما أغرى أهل سوق إبراهيم فرحلوا إليها في أربعمائة بيت فلاقوا كل ترحاب وعون من أهل تنس الحديثة[41]، وقد استمرت تنس في ريادة المحطات التجارية للمغرب الأوسط في العهدين الحمادي والموحدي على السواء[42] بفضل جهود هؤلاء الأندلسيين ومهارتهم التجارية التي أخذها عنهم مع مرور الوقت أصلاء تنس.

وتتشابه ظروف تأسيس وهران بظروف تأسيس تنس الحديثة، فقد كان البحارة الأندلسيون ينتجعون موضع وهران ويترددون عليه للتجارة فيه، وباتفاق مع سكانها من نفزة وبني مسقن من أزداجة سنة 290 هـ قام محمد بن أبي عون ومحمد بن عدون وبقيت البحارة ببناء وهران[43] المدينة وسكنوها لمدة سبع سنوات، وفي ذي الحجة من سنة 297 هـ وقعة فتنة خربت فيها وهران وأضرمت النار في أبنيتها، ثم أعيد تشيدها في شعبان من السنة التالية فعادت أحسن مما كانت ؛ تولاها محمد بن أبي عون من قادة البحارة الأندلسيين المؤسسين لها، واستمرت عمارتها في الاتساع والرقي إلى غاية سنة 343 هـ حيث أحرقها وخربها يعلى ابن محمد أحد أمراء بني يفرن بعد أن أخرج أهلها منها، وبقيت على تلك الحال سنين عديدة ثم عمرت من جديد[44].

والجدير بالذكر هنا أن روايات مؤرخي الجزائر العثمانية وبعض معاصريهم يتجاوزون هذه المرحلة من تجديد بناء وهران على

يد بحارة الأندلس، ويقفون فقط عند السنوات الأولى من حكم بني خزر المغراويين لها، وما تعلق بالصراع بين أنصار الفاطميين وأنصار أمويوا الأندلس من أجل السيطرة عليها[45].

أيا ما كان الأمر فإن وهران بقيت محافظة على حيويتها البحرية واتصال تجارتها بتجارة الأندلس استيرادا وتصديرا مرورا أحيانا بمراسي المغرب الأقصى ؛ فقد ذكر عبد الحق البادسي[46] في نهاية القرن 7هـ وبداية القرن 8هـ أن قاربا كبيرا كان محملا بالتين والزيت وصل من إشبيلية إلى مرسى بادس وعازما على التوجه إلى وهران.

ولدينا نموذج آخر لبناء مدن الساحل المغربي لكن دون أن يباشر البحارة الأندلسيين هذا العمل، وإنما من طرف السلطة الرسمية في قرطبة، والمدينة المعنية هنا هي مدينة أسلن الواقعة شرقي أرشقول، وهي مدينة قديمة كانت لمغيلة القبيلة الزناتية. أوفد إليها المنصور بن أبي عامر متولي أمور الخلافة الأموية في الأندلس في القرن الرابع حميد بن يزيد "فبناها وجددها"[47].

ونموذج ثاني تكرر مع مدينة فكان وهي مدينة وسوق قديمة من أسواق زناتة، على ساحل البحر متصلة بجبل ونشريس من أحواز تلمسان على مرحلتين من أسلن، كانت قد خربت فجدد بنائها المنصور بن أبي عامر على يد يعلى بن محمد اليفرني سنة 338 هـ "فعمرت وتمدنت وعظمت"[48].

إن الاهتمام بهاتين المدينتين البحريتين كان يهدف إلى تعزيز التجارة المغربية الأندلسية من قبل السلطة الرسمية ولفائدتها ؛ خصوصا وأن مدينة فكان تم التركيز عليها باعتبارها سوقا أكثر منها مدينة.

وأشير أخيرا إلى أن التركيز على ذكر المراسي والمدن الساحلية وما يقابلها من مثيلاتها في العدوة الأخرى والمسافات التي تفصل بينهما[49]، له دلالة واضحة على متانة العلاقة بين العدوتين في الفضاء المتوسطي، سواء أتعلق الأمر بتنقلات الأشخاص أو بالبضائع والسلع أو بالأفكار والتأثيرات الحضارية.

ثالثا : نموذج المدينة الساحلية الأندلسية : ازدهار تدلس في ظل بني صمادح

لقد شهدت تدلس ازدهارا مشهودا في ظل بني صمادح أمراء المرية بعد سقوط مملكتهم على يد المرابطين في رمضان سنة 484 هـ، لكن لنحرر الخلاف الذي ذكره المؤرخون بخصوص مستقر بني صمادح بعد عبورهم إلى العدوة المغربية، فهم يذكرون أحيانا أنهم استقروا بتدلس وأحيانا تنس وأحيانا الجزائر.

فرواية أبي عامر السالمي[50] التي نقلها ابن الأبار[51]، ورواية ابن عذاري[52]، تفيد أنهم اقطعوا تنس واستقروا بها.

أما رواية الحجاري التي نقلها الصفدي وابن الخطيب[53] فتفيد أنهم استقروا بالجزائر وبها توفي أبو يحيى أحمد الأمير المخلوع.

وباقي الروايات[54] على خلاف ما ذُكر ؛ فهي تتفق على إقطاعهم مدينة تدلس وهو المرجح لتظافر الروايات على ذلك، سيما وقد تبناها ابن خلدون وعززها النويري الذي ينقل أخبار المغرب عن مؤرخي السلالة الصنهاجية كابن شداد. وابن الخطيب في موضع ثان أورد الخبر بصيغة الجزم حين قال : "وأسكنه بها (تدلس) حسبما هو معروف"، دون أن ننسى أن الأمير عبد الله بن بلكين مؤرخ معاصر للأحداث.

لم تكن تدلس من المدن أو المراسي المشهورة قبل القرن السادس الهجري، حيث لا نجد لها ذكرا في مصنفات الأدب الجغرافي العائدة إلى الفترة السابقة له، وأول من ذكرها هو الإدريسي، ومن المرجح أنها كانت تابعة لمدينة بني جناد[55] على مقربة من مدينة ومرسى الدجاج[56] التي تبعد عنها بـ 24 ميلا، وهي إحدى المدن الساحلية التي توجد بها جالية أندلسية من البحارة والتجار ضمن مجالات كتامة.

ونحن نعلم أن مدينة تدلس قد هُجِرت منذ الزلزال الذي حل بها أيام كونها مستعمرة رومانية (146 ق م-415م) وكان يطلق عليها اسم Rousoukkour، حيث استعملت كمرسى بحري للصيد[57]، فهي لم تشهد ازدهارا استوقف الجغرافيين والمؤرخين وكذا الباحثين المعاصرين إلا بعد أن حل بها بنو صمادح ومن معهم من أندلسي المرية[58]، وهذا ما حدا بعبد الرحمن الجيلالي إلى اعتبار أن ابن

صمادح هو مؤسس تدلس". أما الكاتب الفرنسي يفد ١١٠٣ (١

فيرى أن ابن صمادح حل بتدلس سنة ٤٩٦هـ واليا عليها من قبل المنصور خلفا لوالي حمادي لا نملك اسمه، كان قد تولى إدارة مدينة تدلس بعد تأسيس بجاية"، وهو قول لا يستند إلى دليل، فالقائمة التي أوردها ابن خلدون- وهي الوحيدة- عن ولاة المدن الحمادية لا تضم اسم تدلس البتة.

أيا ما كان الأمر فقد شهدت المدينة ايام بني صمادح اول تمركز للأندلسيين وظهر ازدهارها الاقتصادي والمعماري الذي ترجمه الإدريسي بقوله : "وهي على شرف متحصنة لها سور حصين وديار ومتنزهات وبها من رخص الفواكه والأسعار والمطاعم والمشارب ما ليس يوجد بغيرها مثله، وبها الغنم والبقر موجودة كثيرا وتباع جملتها بالأثمان اليسيرة، ويخرج من أرضها إلى كثير من الآفاق"[61].

كما بقي مرسى المدينة قرون بعد ذلك ترسو فيه سفن الأندلسيين النازحين من موطنهم الأصلي حتى بعد سقوط آخر معاقلهم بغرناطة[62].

لقد اقترن ظهور تدلس كمدينة وازدهارها الاقتصادي والمعماري والفني بنزول بني صمادح بها وهذا له دلالة بينة، فلا شك أن الأمير الحمادي المنصور قد أقطعهم أرض تدلس على أساس التمليك باعتبارها أشبه ما تكون بأرض الموات[63]، فعملوا على تغيير حالها إلى الأحسن

بنقل معارفهم وتجاربهم الأندلسية في البناء والعمارة وفلاحة الأرض وتنمية الأموال بالتجارة، بما في ذلك حياة الترف التي تدل عليها المنتزهات التي عرفت بها تدلس. كما عملوا على بعث الحركة العلمية والثقافية للمنطقة إذ أصبحوا قبلة للوافدين عليهم من الأدباء والشعراء كابن اللبانة[illegible] الأندلسي الشاعر المشهور.

خاتمة

إن آثر الأندلسيين في المغرب الأوسط لم يقتصر على سواحل هذا الفضاء الجغرافي : بل تعدته إلى مدن الداخل كالمسيلة وقسنطينة وتلمسان وغيرها. كما أن أثرهم تعدى المجال الاقتصادي التجاري والعمراني إلى المجالات الاجتماعية والعلمية والدينية المذهبية، وهذه دعوة لكشف جوانب هذه التجربة الفريدة وإثراء معالمها وتسليط الأضواء على مميزاتها وخصائصها، لأنها في النهاية تعبر عن حركية تاريخية في إطار فضاء المغرب الأوسط.

الهوامش :

1- حسين بن علي الويسي، اليمن الكبرى، ط2، صنعاء : مكتبة الإرشاد، 1422-1991، 1/ 247-249.

2- ابن الفقيه الهمداني. مختصر كتاب البلدان، ليدن : مطبعة بريل، 1884، ص.191، (مع أن النسخ المخطوطة للكتاب تختلف في صيغة العبارة)، آدم ميتز. الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة، بيروت- القاهرة : دار الكتاب العربي- مكتبة الخانجي، 2/ 381.

3- المقدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تحقيق محمد أمين الضناوي، ط1، بيروت : دار الكتب العلمية، 1424-2003، ص.190.

4- ابن القوطية. تاريخ افتتاح الأندلس، تحقيق إبراهيم الأبياري، ط3، القاهرة- بيروت : دار الكتاب المصري- دار الكتاب اللبناني، 1410- 1989، ص.47.

5- إحسان عباس. اتحاد البحريين في بجانة بالأندلس، مجلة الأبحاث (مجلة الجامعة الأمريكية في بيروت) السنة 23، كانون الأول 1970، ص. 3-14، عبد العزيز سالم ومختار العبادي. تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، بيروت : دار النهضة العربية، 1969، ص. 194-150و167- 171، حسين مؤنس. تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، ط2، القاهرة : الدار المصرية اللبنانية، 1413-1993، ص.97-101، عبد العزيز سالم. أسرات من قادة البحر الأندلسيين في العصر الإسلامي ضمن : بحوث إسلامية في التاريخ والحضارة والآثار، ط1، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1411-1991، 1/ 587-610.

6- ابن حيان. المقتبس من أنباء الأندلس، تحقيق محمود علي مكي، بيروت : دار الكتاب العربي، 1393- 1973، ص. 2.

7- عبد العزيز سالم والعبادي. تاريخ البحرية الإسلامية، ص.173-175.

8- الحبيب الجنحاني. الخلفية الاقتصادية للصراع الفاطمي-الأموي في المغرب، ضمن : دراسات في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للمغرب الإسلامي، ط2،

بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1986، ص136-177؛ فتحي زغروت، العلاقات بين الأمويين والفاطميين في الأندلس والشمال الإفريقي، ط1، القاهرة : دار التوزيع والنشر الإسلامية، 1427-2006، ص 169-191 و216-227؛ أوليفيا ريمي كونستابل، التجارة والتجار في الأندلس، ترجمة فيصل عبد الله، الرياض : مكتبة العبيكان، 1423-2002، ص 47.

9- جواتياين وحدة عالم البحر المتوسط في أواسط العصور الوسطى، ضمن : دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإسلامية، تعريب وتحقيق عطية القوصي، ط1، الكويت : وكالة المطبوعات، 1980، ص211.

10- راجع في هذا الموضوع : سحر السيد عبد العزيز سالم أضواء على بعض المراكز التجارية في المغربين الأوسط والأقصى في القرن الثالث الهجري، مجلة اتحاد المؤرخين العرب- القاهرة-، عدد 7، 2000، ص3-22.

11- ابن خرداذبة : المسالك والممالك، بغداد : مكتبة المثنى، ص 14.

12- الإصطخري : المسالك والممالك، تحقيق محمد جابر عبد العال الحيني ومحمد شفيق غربال، القاهرة : وزارة الثقافة والإرشاد القومي- دار القلم، ص34.

13- البلدان، ط1، بيروت : دار الكتب العلمية، 1422- 2002، ص 190، 192.

14- ابن حوقل : صورة الأرض، بيروت : دار مكتبة الحياة، 1992، ص 76- 79، وأنظر عن تحليل مواد كتابه بخصوص موضوعنا : صباح إبراهيم الشيخلي النشاط التجاري في بلاد المغرب خلال القرن 4 هـ : دراسة من خلال كتاب صورة الأرض لابن حوقل، مجلة التاريخ العربي، عدد 6، ص 23 وما بعدها.

15- المقدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ص180.

16- من بين مزاياه أنه ينقل عن كتاب مهم جدا يعد الآن في حكم المفقود للوراق من القرن الرابع في مسالك إفريقية، وأنظر عن بقية المزايا : عبد الله يوسف الغنيم. مصادر 17- البكري ومنهجه الجغرافي، ط3، الكويت : ذات السلاسل، 1996، ص139- 166.

18- المسالك والممالك، تحقيق جمال طلبة، ط1، بيروت : دار الكتب العلمية، 1424- 2003، 2/ 233، 266-269.

19- الادريسي : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ط1، بيروت : عالم الكتب، 1409- 1989، 1/ 271-275، 2/ 535- 536. وعن الإدريسي ينظر محمود مقديش في : نزهة الأنظار في عجائب التواريخ والأخبار، تحقيق علي الزواري ومحمد محفوظ، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1988، ص 100-103.

20- أوليفيا ريمي كونستابل، التجارة والتجار في الأندلس، ص 84.

21- مجهول، الاستبصار في عجائب الأمصار، تحقيق سعد زغلول عبد الحميد، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، ص127-135.

22- صالح بعيزيق، بجاية في العهد الحفصي، : دراسة اجتماعية واقتصادية، تونس : منشورات كلية الآداب- جامعة تونس، 2006، ص 318- 328 ؛ برونشفيك، تاريخ إفريقية في العهد الحفصي من القرن 10 إلى القرن 15م، ترجمة حماد الساحلي، ط 1، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1988، صفحات متفرقة من الجزء 1، سامي سلطان، الجاليات الإيطالية التجارية في المغرب الإسلامي حتى نهاية ق 14 م، سيرتا، عدد 10، أفريل 1988، ص 86-121 ؛

Dominique Valerian, Bougie port Maghrébin, 1067-1510, École Française de Rome, 2006, p.803, 585-587.

Laura Balletto, «Gênes et le Maghreb Au XVe siècle», dans : L'Occident musulman et L'Occident chrétien au Moyen Age, Rabat, Publication de la Faculté des Lettres-Université Mohammed V, p. 91- 106, Georges Jehel, Les Relation entre Gênes le Maghreb Occidental au Moyen Age, Aspects Politiques et Économiques », dans : L'Occident musulman et L'Occident chrétien, op. cit, p.107-122.

23- أنظر بخصوص هذه المسألة والردود عنها : هنري بيرين، تاريخ أوربا في العصور الوسطى : الحياة الاقتصادية والاجتماعية، ترجمة عطية القوصي، القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1996، ص 10- 14.

Allaoua Amara, « L'animation de la façade maritime du Maghreb central (VIII e -XIIe siècle) », Revue des Lettres et Sciences Humaine Université Emir A.E.K, Constantine, N° 6, Oct. 2005, p. 6-9.

محمد حناوي. جوانب من العلاقات الاقتصادية والبشرية في الحوض الغربي للبحر المتوسط قبيل القرن العاشر الميلادي. ضمن : الغرب الإسلامي والغرب المسيحي خلال القرون الوسطى، تنسيق محمد حمام، الرباط : منشورات كلية الآداب- جامعة محمد الخامس، 1995، ص.152-156، جوزاف شاخت وكليفورد بوزورث. الإسلام في عالم البحر. ضمن : تراث الإسلام، ترجمة محمد زهير السمهوري وآخرين، سلسلة عالم المعرفة، الكتاب رقم 8، 1985، 85/1 وما بعدها.

24- لويس لومبار. الإسلام في مجده الأول، ترجمة وتعليق إسماعيل العربي، ط2، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984، ص. 102.

25- مجهول. الاستبصار، ص.126

26- السيوطي. حسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة، تحقيق خليل منصور، ط1، بيروت : دار الكتب العلمية، 1418- 1997، 287/2.

27- المقدسي. أحسن التقاسيم، ص. 183، 192، ابن حوقل. صورة الأرض، ص.76، البكري. المسالك والممالك 234/2،

Charles Féraud. Histoire des Villes de la Province de Constantine : La Calle, Alger. 1877. p.79-85 ,

F. elie de La Primaudaie. « Le commerce et la navigation de L'Algérie ». Revue Algérienne et Coloniale. juin 1860. p 3-11.

28- المقدسي. أحسن التقاسيم، ص. 184، ابن حوقل. صورة الأرض، ص.77، البكري. المسالك والممالك 234/2، أبو الفداء. تقويم البلدان، نشره رينود والبارون ديسلان، باريس : دار الطباعة السلطانية، 1840، ص.141، الحميري. الروض المعطار، ص.115، فاطمة بلهواري. النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب خلال القرن 4 هـ، أطروحة دكتوراه دولة، جامعة وهران، 2004-2005، ص. 286، رشيد بورويبة. عنابة من الفتح الإسلامي إلى أواخر العهد الموحدي، الأصالة، عدد 34- 35، يونيو- يوليو 1976، ص. 68،

Paul- Lauis Combizat. L'évolution des cités du Tell Ifrikiya de VIIe au XIe siècle. Alger. O.P.U, 1986. Vol II. p. 67-71.

29- المسالك والممالك 269/2، موسى لقبال. دور كتامة في تاريخ الخلافة الفاطمية، الجزائر : الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1979، ص.141.

30- البكري. المسالك والممالك 268/2، الحميري. الروض المعطار، ص. 80- 81، الطاهر قدوري. المسالك البحرية في المغرب الوسيط خلال القرنين 5 و6 هـ، مجلة التسامح، عدد 11، صيف 2005، ص. 293.

31- ابن حوقل. المصدر السابق، ص. 77، البكري. المسالك والممالك 246/2، الحموي. معجم البلدان 5/ 125، الحميري. الروض المعطار، ص. 539.

32- المقدسي. أحسن التقاسيم، ص. 184، ابن حوقل. نفسه، ص.78، البكري. نفسه 247/2، الحميري. الروض المعطار، ص. 163.

33- ابن خرداذبة. المصدر السابق، ص.34، ابن حوقل. صورة الأرض، ص.78، الإصطخري. المصدر السابق، ص.33، البكري. نفسه 242/2، الإدريسي. المصدر السابق 1/ 252، مجهول. الاستبصار، ص.133، ابن سعيد. الجغرافيا، تحقيق إسماعيل العربي، ط2، الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعية، 1982، ص. 142، بلهواري. النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب، ص. 286.

34- ابن سعيد. انفسه، ص. 142، الحميري. الروض المعطار، ص. 138.

Vincent Lagardere. « Le commerce des céréales entre al-Andalus et le Maghrib aux XIe et XIIe siècles ». dans : L'Occident musulman et L'Occident chrétien au Moyen Age. op. cit. p.123-150.

35- البكري. نفسه 251/2.

36- المقدسي. نفسه، ص. 185، ابن حوقل. نفسه، ص.79، البكري. نفس المصدر السابق 252/2، بلهواري. النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب، ص. 287.

37- Mahmoud –Agha Bouayed. « Le port de Hunayn trait d'union entre le Maghreb central et l'Espagne au Moyen Age ». dans : relaciones de la Peninsula Ibérica con el Maghreb siglos XIII-XVI ; Actas del coloquio. (Madrid ; 17-18 décembre 1987), Madrid, Instituto Hispano-Arabe de cultura, 1988, p. 325-359.

38- البكري. نفسه 264/2.

39- J.D. Latham. « Towns And cities of Barbary the Andalusian influence ». in : from Muslim Spain to Barbary. London. Variorum reprints. 1986. p.189-190.

40- رفيق خليفي. البيوتات الأندلسية في المغرب الأوسط من نهاية القرن 1 هـ إلى نهاية القرن 9 هـ. مذكرة ماجستير. جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية 1429-2008، ص 65-102.

41- رفيق خليفي نفسه، ص 112-122.

42- محمد الصغير غانم. التوسع الفينيقي في غرب البحر المتوسط، ص101، محمد البشير شنيتي الاحتلال الروماني لبلاد المغرب، ط2، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985، ص 133.

43- البكري. المصدر السابق 2/242-243، الحميري. المصدر السابق، ص138، سليمان الباروني. الأزهار الرياضية في أئمة وملوك الإباضية، تحقيق محمد علي الصّليبي، ط1، لندن : دار الحكمة، 2005، ص89- 90، إحسان عباس. اتحاد البحريين في بجانة الأندلس، ص5-6.

44- Allaoua Amara, « L'animation de la façade maritime du Maghreb central », op. cit. p. 22. : عز الدين عمر موسى : النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، ط2، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1424-2003، ص308-311، هشام أبو رميلة. علاقات الموحدين بالممالك النصرانية والدول الإسلامية في الأندلس، ط1، عمان : دار الفرقان، 1404- 1984، ص 388، سامية مصطفى محمد مسعد. الحياة الاقتصادية والاجتماعية في إقليم غرناطة في عصري المرابطين والموحدين، ط1، القاهرة : مكتبة الثقافة الدينية، 1423-2003، ص161، 166.

45- أنظر عن أصل تسمية وهران:

Farid Ben Ramdane, « De l'étymologie de Wahran de Ouadahran a Oran », Insaniyat, N° 23-24, p.249-272.

46- البكري، المصدر السابق، 2/252-253، المزاري. طلوع سعد السعود في أخبار وهران والجزائر وإسبانيا وفرنسا، تحقيق يحيى بوعزيز، ط1، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1990، 1/ 56، الراشدي. الثغر الجماني في ابتسام الثغر

الوهراني، تحقيق المهدي البوعبدلي، الجزائر : منشورات وزارة التعليم الأصلي والشؤون الدينية، ص.186، سليمان الباروني. الأزهار الرياضية في أئمة وملوك الإباضية، ص. 97-98، بشير مقيبس. مدينة وهران دراسة في جغرافية العمران، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1983، ص. 79-82.

47- الجامعي. فتح مدينة وهران، تحقيق مختار حساني، منشورات جامعة الجزائر، 2003، ص.45- 46. ابن زرفة. الرحلة القمرية، تحقيق مختار حساني، منشورات جامعة الجزائر، 2003، ص. 210-212، أبي راس المعسكري. عجائب الأسفار ولطائف الأخبار، الجزائر : منشورات CRASC، 2003، 1/ 107-108، الزياني. الترجمانة الكبرى في أخبار المعمور برا وبحرا، تحقيق عبد الكريم الفيلالي، المحمدية- المغرب : مطبعة فضالة، 1387- 1967، ص.141، محمد بن عبد القادر الجزائري. تحفة الزائر في تاريخ الجزائر والأمير عبد القادر، تحقيق ممدوح حقي، ط2، بيروت : دار اليقظة العربية، 1384- 1964، 1/ 18-19.

48- عبد الحق الباديسي : المقصد الشريف والمنزع اللطيف في التعريف بصلحاء الريف، تحقيق سعيد أعراب، ط2، الرباط : المطبعة الملكية، 1414- 1993، ص.106.

49- البكري. المصدر السابق، 262/2.

50- الحميري. المصدر السابق ص440- 441.

51- البكري. المسالك والممالك 267/2- 268، الزهري. الحعرافيا، ص.128، الحميري. نفسه، 104، 340، القلقشندي. صبح الأعشى 5/ 109، 110، 150. 52- هو أبو عامر محمد بن أحمد عامر البلوي الطرطوشي، أصله من مدينة سالم من أهل العلم والأدب والتاريخ وهو أحد المصادر المهمة لابن الابار في تكملته وفي حلته، توفي نحو 559 هـ، ابن الأبار. التكملة 2/ 26، ابن عبد الملك المراكشي. الذيل 6/ 1/ 7، الصفدي. الوافي بالوفيات 2/ 80، السيوطي. بغية الوعاة 1/ 28.

53- ابن الأبار، الحلة السيراء 2/ 90.

54 – ابن عذاري، البيان المغرب 3/ 168.

55- الصمدي، الوافي بالوفيات 17/287، أعمال الأعلام، ص. 192.

56- الأمير عبد الله. التبيان عن الحادثة الكائنة، ص. 203، النويري. نهاية الأرب 24/ 265، ابن الخطيب. أعمال الأعلام (القسم المغربي)، ص. 97، ابن خلدون. العبر 6/ 234، إساعيل بن نعمان. مدينة دلس : دراسة معمارية وأثرية 10-13 هـ/ 16-19 م. رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 95- 1996.، ص. 14.

57- بنو جناد إحدى بطون قبيلة زواوة البربرية، استوطنوا سواحل جرجرة، وأهمل ابن خلدون ذكرهم، أسسوا مدينة ومرسى عرف باسمهم، وتسمى الآن جنات تبعد حوالي 20 كلم عن دلس وحوالي 25 كلم عن مقر ولاية بومرداس الحالية، أنظر : ابن حوقل. صورة الأرض، ص. 77، البكري. المصدر السابق 2/ 246، الإدريسي. نزهة المشتاق 1/ 273، ياقوت. المصدر السابق 5/ 125، مقديش. نزهة الأنظار 1/ 102.

58- أنظر عنه : الإدريسي. نزهة المشتاق 1/ 259، مجهول. الاستبصار، ص. 131، ياقوت. المصدر السابق، 5/ 125، صفي الدين البغدادي. مراصد الأطلاع 3/ 1258 (وردت عنده باسم مرسى الزجاج)، مقديش. نزهة الأنظار 1/ 91.

59- أنظر مختلف مراحل تطور المدينة في العصر القديم : إسماعيل بن نعمان. مدينة دلس : دراسة معمارية وأثرية، ص. 10- 11.

60- Allaoua Amara : La'nimation de la façade maritime du Maghreb central VIIIe – XIIe siècle. op. cit. p.15

61- تاريخ الجزائر العام 1/ 320.

62- دائرة المعارف الإسلامية، يفر، مادة تدلس 9/5. The Encyclopaedia of Islam. Article : TADALLĪS.9/5

63- نزهة المشتاق 1/259، ونقل عنه ذلك مقديش في : نزهة الأنظار 1/92، وقارن بوصف الحميري لها في : المصدر السابق، ص. 123.

64- إسماعيل بن نعمان. مدينة دلس : دراسة معمارية وأثرية، ص. 71.

65- أنظر حكم الإقطاع وإحياء أرض الموات والمسائل الفقهية المتعلقة بذلك : أبو يوسف يعقوب. كتاب الخراج، تحقيق الفضل شلق، ط1، بيروت : دار الحداثة، 1990، ص. 175-180، يحيى بن آدم القرشي : كتاب الخراج، تحقيق أحمد محمد شاكر، ط1 بيروت : دار الحداثة 1990، ص. 468-473، ابن سلام. الأموال، تحقيق عبد الأمير علي مهنا، ط1 بيروت : دار الحداثة 1988، ص. 276-294، أبو نصر الداودي التلمساني. الأموال، تحقيق محمد أحمد سراج وعلي جمعة محمد، ط1 القاهرة : دار السلام، 1421-2001، ص. 131-136.

66- أبو بكر محمد بن عيسى بن محمد اللخمي المعروف بابن اللبانة من فحول شعراء الأندلس مدح ملوك الطوائف ودخل بجاية وبها التقى ابن صمادح كما دخل تلمسان في حدود سنة 507، أنظر ترجمته، ابن خاقان. قلائد العقيان، ص. 256-263، ابن الخطيب. جيش التوشيح، ص. 59-72، الأصفهاني. الخريدة 107/17، ابن بسام. الذخيرة 3/2/666-702، عبد السلام الهراس. ابن اللبانة، مجلة البحث العلمي، الرباط : عدد 2، 1964، ص. 245-253، وعدد 3، 1964، ص. 213-240.

أثر الميناء في نشأة وتطور عمران مدينة الجزائر

أ.د. كريمة بوقزالمة
قسم علم المكتبات والتوثيق
جامعة الجزائر-

حسب المصادر التاريخية لم يكن لمدينة الجزائر شأن يذكر قبل العهد العثماني، الذي علا فيه صيتها وأصبحت في مصاف المدن العواصم تتحكم في الأقاليم التابعة لها، وتمتلك من أسباب القوّة والجاه ما جعلها تفرض سيطرتها على الجزء الغربي من حوض البحر الأبيض المتوسط، وتجعله تحت رقابتها الخاصة طيلة ثلاثة قرون من الزمن تقريبا، وما كان لها أن تتبوأ هذه المكانة دون مينائها الذي كان بوابتها الكبرى على العالم الخارجي وفي نفس الوقت حصنها المنيع ضد من تسول له نفسه الاعتداء عليها. وخير دليل على ذلك الدخول الفرنسي لمدينة الجزائر الذي كان عن طريق منطقة سيدي فرج غير المحصنة والبعيدة نسبيا، رغم أن أقرب نقطة موصلة للمدينة هي ميناؤها.

1- العلاقة التاريخية بين الميناء والمدينة

إن الباحث في نشأة وتطور عمران مدينة الجزائر يجد نفسه ملزما إلى تطرق لنشأة وتطور ميناءها، سواء خلال الفترة العثمانية أو الفترات التاريخية السابقة لها، فقد كانت هناك على الدوام علاقة

وثيقة بين الميناء والمدينة ولا تزال، ومن ينظر إلى المدينة اليوم يراها وكأنها تحتضن ميناءها فالمباني البيضاء تغطي كل المرتفعات والمنحدرات المقابلة للبحر ؛ وكأنها تراقب وتستقرئ ما هو آت في الأفق البعيد وكذالك كانت في الماضي.

وهذه العلاقة حسب المصادر التاريخية والأدلة الأثرية ؛ قديمة جدا وتبدأ مع استيطان الفينيقيين بالمنطقة منذ حوالي القرن السادس قبل الميلاد[1]، فهي بهذا تعد من أقدم المدن التاريخية التي عرفتها البشرية، بغض النظر عن التساؤل الذي طرحه بعض الباحثين حول نشأة المدينة ودور السكان المحليين في ذلك، فغياب الدليل المادي الذي يؤسس للإجابة على هذا السؤال إلى حد الساعة ؛ جعل الباحثين في تاريخ مدينة الجزائر يسلّمون بكون الفينيقيين هم المؤسسون الأوائل لهذه المدينة.

إذ كانوا ينشئون محطاتهم التجارية على الشواطئ الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط، على مسافات مدروسة تتناسب والمسافة التي تقطعها سفنهم التجارية في اليوم الواحد، وقد تم اختيارهم للموقع حسب الأدلة الأثرية المتوصل إليها حتى وقتنا الحاضر في حجر جبل بوزريعة بسهل حي باب البحر أو ما يعرف أيضا عند البعض بباب جزيرة، على بعد كيلومترين من مصب وادي المغاسل وثلاثة كيلومترات عن مستنقعات الحامة وأول ماي[2]. وعلى مقربة من شاطئ هذا السهل تتمركز أربع جزر بعرض البحر، ممتدة من

الشمال إلى الجنوب في شكل صخور ضخمة : مما يشكل مرفأ طبيعيا ترسو به المراكب البحرية، ومن هنا بدأت العلاقة التاريخية بين مدينة الجزائر ومينائها.

2- تطور المرفأ إلى ميناء

كان ميناء الجزائر عبارة عن مأوى طبيعي شبه مربع : مكون من أرصفة صخرية منها الصخور الأربعة الكبيرة الحجم والتي اعتبرت كشبه جزر نظرا لاتساع مساحتها نوعا ما، وهي التي أعطت الاسم الحالي للمدينة "الجزائر"[3]*. وكانت السفن خلال الفترة الفينيقية والفترة الرومانية وكذا خلال العهود الإسلامية المتوالية حتى مجيء الأتراك العثمانيين إلى الجزائر : ترسوا المراكب الصغيرة منها بناحية باب الوادي أما الكبرى فكانت ترسوا في ناحية باب عزون[4].

وقد بقي هذا الوضع على حاله حتى بداية القرن السادس عشر الميلادي : حيث أسهمت الأحداث والظروف التي سادت منطقة البحر الأبيض المتوسط، خلال تلك الفترة، في إدخال تغييرات كبرى على ميناء مدينة الجزائر وتحوله من مجرد مرفأ صغير إلى ميناء كبير وحصن المدينة المنيع، الذي وقف في وجه الحملات العسكرية الأوروبية الشرسة، التي كانت تسعى دوما للسيطرة على مدينة الجزائر التي أصبحت تهدد أمن أوروبا الاقتصادي، بعد وقوفها في وجه القرصنة الأوروبية**.

فبعد سقوط الأندلس سنة 1492م عمد الإسبان إلى مطاردة المسلمين الأندلسيين الفارين من بطشهم أينما حلّوا وحيث ما ارتحلوا، فاحتلوا أثناء ذلك كل المدن الواقعة على الشريط الساحلي الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط تقريبا، من بينها مدينة الجزائر. وقد قام القائد الإسباني "بيدرو نافارو" "Navaro Pedro" ببناء قلعة عسكرية فوق أكبر جزيرة من الجزر المقابلة للمدينة، وقد عرفت هذه القلعة أو الحصن باسم "البنيون" ويعني في اللغة الاسبانية الصخرة الكبيرة، وظلت مدافع هذه القلعة موجهة نحو المدينة منذ تشييدها سنة 1510م[5] تهدد أمنها واستقرارها مرغمة أهلها على الخضوع والاستسلام، حتى بعد دخول الأخوين "بربروس" المدينة سنة 1516م، وتم القضاء على الوجود الأسباني نهائيا بالمنطقة من طرف "خير الدين بربروس" وذلك بعد تعزيز وجوده بالمنطقة بوضع الجزائر تحت الحماية العثمانية سنة 1519م، وتهديم القلعة الإسبانية "البنيون" سنة 1529م واستعمال مواد بنائها في توسيع الميناء ولم يترك منها سوى برج واحد هو برج الفنار[6]، وبذالك دخل ميناء مدينة الجزائر عهد جديدا حافلا بالأحداث والتحولات، التي أسهمت بدورها في استتباب الأمن بالمنطقة وازدهار عمران المدينة وتطوره.

- التحولات الكبرى التي عرفها الميناء في العهد العثماني

كانت بداية هذه التحولات على يد "خير الدين بربروس"، فبعد تهديم البنيون قام بردم الفراغ الذي كان موجودا بين أكبر

صخرة أو جزيرة واليابسة، ثم عمل على دمج الصخور أو الجزر الأربعة مع بعضها البعض وبذلك تشكل كاسر الأمواج أي الرصيف المائي أو ما يعرف باسم "المول"، الذي يحمل إلى يومنا هذا اسم رصيف "خير الدين"، وقد استغرقت عملية الإنشاء هذه مدة سنتين، ليتكوّن بذلك حوض واسع وآمن لإرساء السفن تعلوه المنارة الباقية- برج الفنار- من الحصن الإسباني، بعد أن زود الرصيف بسور عالي لحمية المارين فوقه من الأمواج العاتية التي كانت تضرب الميناء عند هبوب الرياح الشمالية والغربية، التي سجل التاريخ تدميرها لهذا السور الذي يقف في وجهها بين سنتي 1592م و1593م وكذا سنة 1740م[7] ؛ في هذه الأخيرة هدمت الكاسر وجزء كبير من الرصيف، مما أدى إلى إعادة بناء ما أتلفته الأمواج من جديد.

كما كان للجوّ العام الذي ساد حوض البحر الأبيض المتوسط من قرصنة ومحاولة فرض السيطرة من طرف دول الشمال على السواحل الجنوبية للبحر المتوسط، من بين الأسباب التي جعلت مدينة الجزائر تنتفض ضد العدوان الأجنبي ؛ ومن ثم السعي نحو الدفاع والتحصين فالتحكم في الحوض الغربي للمتوسط، حيث أصبحت ذات قوة يحسب لها ألف حساب من طرف القراصنة والدول الساعية للسيطرة على المنطقة.

ولم يتوان معظم من حكموا الجزائر بعد "خير الدين" عن تحصين الميناء وتعزيز دفعاته للوقوف في وجه الهجمات الأوروبية الشرسة التي توالت على هذه المدينة منذ أن سطع نجمها في بداية

القرن السادس عشر ميلادي ؛ حتى بداية الربع الثاني من القرن التاسع عشر ميلادي تاريخ دخول الاستعمار الفرنسي للجزائر، وكان من أهمها وأكبرها على الإطلاق حملة "شارل الخامس" ملك إسبانيا سنة 1541م الذي اقتحم خليج الجزائر بأرمادة من السفن قدرت حسب المؤرخين بما يقارب السبع مئة وخمسون سفينة على متنها ستون ألف جندي، وقد منيت هذه الحملة بهزيمة نكراء بقيت أحداثها تروى في القصص الشعبي لأبناء مدينة الجزائر على مر الأجيال.

ولم تكن إسبانيا وحدها من يتربص بمدينة الجزائر الدوائر بل كانت دول أوروبية أخرى تسعى إلى الإطاحة بهذه القوة المتنامية على الضفاف الجنوبية الغربية للبحر الأبيض المتوسط ؛ ومن بين هذه الدول إنجلترا التي أرسلت عدة حملات باءت كلها بالفشل منها الهجوم الذي قاده اللورد "إكسموث" سنة 1816م، بالإضافة إلى حملات الهولنديين والدنمركيين وكذا الفرنسيين اللذين قنبلت سفنهم الحربية مدينة الجزائر سنة 1683م وهدمت نصف مبانيها[8].

كل هذه العوامل أدت إلى حرص حكام الجزائر خلال الفترة العثمانية للعمل على تحصين المدينة وتقوية قدراتها الدفاعية ضد الأخطار القادمة عن طريق البحر ؛ وذلك بتعزيز أسطولها البحري سواء ببناء سفن جديدة أو بضم سفن تم الإستلاء عليها في عرض البحر، كما سعوا جاهدين إلى تزويد الميناء الذي يمثل الواجهة البحرية للمدينة وصمام أمنها ؛ بالأسوار والأبراج المزودة بدورها بفتحات مدفعية على جاهزية تامة للرد على أي هجوم في أي لحظة.

فبعد مد الرصيف وبناء الكاسر أضافوا أسوار حول الجزيرة التي أقيم عليها "البنيون" سابقا باستثناء جهتها الجنوبية المفتوحة على الميناء وذلك سنة 1570م ؛ كما بنيّت فوقها منارتان إحداهما لإشعال النار والثانية للمداومة على حراسة المدينة والسفن الراسية في الميناء من غدر الأعداء، وزيادة في الحرص فقد كان يستعمل الرصيف أيضا للحراسة، وقد زود بحصون في وسطه وعلى كل أطرافه بها فتحات مدفعية، ينتهي الرصيف من جهة المدينة بباب كان يسمى باب الديوانة وعلى عتبة هذا الباب كان يتم دفع الضرائب الجمركية[9].

هذا وقد كتب الجاسوس الفرنسي "بوتان" سنة 1808م يصف ميناء مدينة الجزائر على أنه أقوى نقطة دفاعية في المدينة، إذ يضم مئة وثمانون قطعة مدفعية جاهزة للعمل في أي لحظة، لهذا نصح من أرسلوه بعدم دخول المدينة من الميناء لأن محاولة اقتحامها من الميناء سيكون لا محالة مآله الفشل ككل مرة[10]، وبتطبيقهم لهذه النصيحة تمكن الفرنسيون من دخول مدينة الجزائر سنة 1830م عن طريق سدي فرج وبسقوط هذه المدينة ونظرا لأهميتها ودورها الفعال في درء العدوان الأجنبي عن المناطق الواقعة تحت وصايتها سقطت باقي الأقاليم التابعة لها تباعًا وعلى مراحل متتالية.

ورغم أن المدينة كانت محصنة من جهة البر أيضا بسور وخندق، مع وجود أبراج دفاعية وتحصينات حربية مزودة بمدافع مختلفة العيار على طول السور، إلا أن ضعف أسطولها البحري ومهاجمة العدو لها من جهة البر جعلها تقع فريسة سهلة بين يدي عدو

طالما منى نفسه بالسيطرة عليها ومن هنا يظهر لنا الدور الكبير الذي لعبه الميناء في صد الهجمات المتكررة على المدينة.

وقد بهرت مدينة الجزائر الرسامين الأوروبيين بتحصينها فراحوا يصورونها بأشكال مختلفة كل حسب رؤيته، ويمكننا أن نتصور من خلال رسوماتهم تلك أسوار المدينة وحصونها وكيف كان الميناء يشكل خطا دفاعيا متقدما يحميها من أي هجوم بحري ويتصدى لأي عدوان خارجي محتمل، ونلمس ذلك من خلال حرص الرسامين على محاولة تقريب صورة المدينة بمختلف عناصرها الدفاعية خاصة الميناء ؛ الذي كان المعبر الوحيد للغنائم والخيرات التي كان يستولي عليها القراصنة في عرض البحر ومركز المبادلات التجارية مع التجار الأجانب، فعن طريقه تنتقل البضائع والسلع المختلفة من وإلى الجزائر، وبالإضافة إلى دوره الحربي لعب ميناء مدينة الجزائر دورا اقتصاديا هاما سمح بتوفير رفاهية العيش لأهلها، فتحصينات المدينة تنم عن مدى ثروتها وغناها.



رسم لمدينة الجزائر وواجهتها البحرية موقع باسم "آ. أفلين"

في النصف الأول من القرن السابع عشر ميلادي[11]



رسم بريشة " جيرار فان كولن" يصور مدينة الجزائر وتحصيناتها سنة1710م[12].

- عمران المدينة من إكوسيم إلى جزائر بني مزغنة :

ما من شك أن منطقة خليج الجزائر وما جاورها بموقعها الطبيعي الخلاب على شاطئ البحر وتربتها الخصبة، كانت آهلة بالسكان منذ العصور التاريخية الأولى، بدليل وجود بقايا أثرية ترجع إلى فترة ما قبل التاريخ كـ : "دولمينات بني مسوس" مثلا ؛ وهذا ما أدى ربما ببعض الباحثين إلى الاعتقاد بأن السكان المحليين هم أصحاب السبق في تأسيس مدينة الجزائر التي استمرت في النمو والتوسع على امتداد عصور متصلة، إلا أن الحفريات الأثرية التي جرت خلال الحقبة الاستعمارية وكذا بعد الاستقلال حتى يومنا هذا، أثبتت إلى حد الآن أن النواة الأولى لهذه المدينة كانت من وضع الفينيقيين القادمين من الشرق.

وإن استمر الوجود الفينيقي بمدينة الجزائر لفترة طويلة، تمتد من القرن السادس إلى القرن الأول قبل الميلاد، إلا أنها لم ترق إلى مصاف المدن الكبرى التي أسسها الفينيقيون؛ وبقيت مجرد محطة تجارية انحصر عمرانها في منبسط على شاطئ البحر بمنطقة باب جزيرة دون الامتداد نحو الداخل وهذا بناء على الأدلة الأثرية المتوصل إليها حتى الآن ومتمثلة في البئر الفينيقية التي تم العثور عليها وسط شارع أول نوفمبر، والأضرحة المكتشفة سنة 1868م بالحديقة التي كانت تعرف باسم "حديقة سيدي عبد الرحمان"، بالإضافة إلى النقود الفينيقية التي اكتشفت بحي باب الجزيرة سنة 1940م، والتي كانت تحمل الاسم الفينيقي للمدينة وهو"ايكوسيم" Ikosim وتعني جزيرة الطيور.

وبعد ضعف الفينيقيين وانهزامهم أمام الرومان في معركة "زاما" سنة 202 قبل الميلاد، وخلال القرن الأول قبل الميلاد أصبحت مدينة الجزائر تابعة لروما تحت حكم الأهالي المحليين، ولم تحضا بحق الأحياء الرومانية إلا بعد الهجرات اللاتينية التي عرفتها المدينة مابين سنتي 64-79 للميلاد، وقد غير الرومان اسمها من إكوسيم إلى إكوسيوم، وتدل الآثار المكتشفة للسور الروماني القديم الذي كان يحيط بالمدينة على أن إكوسيوم الرومانية بنيت على أنقاض إكوسيم الفينيقية بحي باب جزيرة مع امتدادها من الناحية الشرقية حتى ساحة "محمد توري" la Charte سابقا وشارع "وريده مداد" ومن الناحية الجنوبية وصل امتدادها حتى شارع باب جديد، أما من

الناحية الغربية فقد وجدت آثار السور الروماني بشارع "عبد الرزاق حدة" وثانوية "الأمير عبد القادر"[13].

ويمكن تفسير توسع المدينة بهذا الاتجاه في العهد الروماني ؛ بالتماشي مع الطبيعة الجغرافية للمنطقة التي تظهر في الناحية الشرقية أقل ارتفاعا وأخصب أرضا، كما أن التفسير الوحيد الذي يمكننا إدراجه هنا فيما يخص انحسار عمران المدينة في منطقة محدودة قرب الساحل خلال الفترتين الفينيقية والرومانية، هو كون الفينيقيين تجار ولم تكن إكوسيم سوى محطة تجارية بالنسبة لهم، لهذا حرصوا على التمركز قرب مرسى طبيعي لاستغلاله كمرفأ لزوارقهم التجارية، أما الرومان فكان المرفأ هو همزة الوصل بين إكوسيوم وروما بعد أن أصبح البحر الأبيض المتوسط بحيرة رومانية.

هذا وقد انتهى الوجود الروماني بمدينة الجزائر على يد الوندال اللذين حكموا المدينة من سنة 429م إلى سنة 534م أي زهاء قرن من الزمن أحالوها إلى خراب، وكانت نهاية وجودهم بشمال إفريقيا ومن ثم بمدينة الجزائر على يد البيزنطيين المسيحيين اللذين جاؤو لاسترداد مستعمرات أجدادهم الرومان، لهذا كان عمرانهم امتدادا لبقايا العمارة الرومانية مع إدخال بعض العمائر الجديدة تبعا للعقيدة المسيحية.

ولم يدم بقاء البيزنطيين طويلا كما حدث مع أسلافهم الرومان، وانتهى على يد العرب القادمين من الشرق فاتحين مبشرين

بالإسلام كدين جديد وكان ذلك سنة 647م، والعرب هم من أطلق اسم "الجزائر" على المدينة، هذا الاسم الذي انسحب على البلد ككل في العهد العثماني، ومن هنا دخلت مدينة الجزائر مرحلة تاريخية جديدة مختلفة عن سابقتها كما عرف عمرانها نمطا جديدا، تبعا لتعاليم الدين الجديد الذي تبناه الأهالي وآمنوا بمبادئه. وفي هذه المرحلة توسعت المدينة نحو الجبل أو المرتفع لتكون في مناعة من الغارات البحرية.

وقد سجل لنا المؤرخون أن مدينة الجزائر في بداية الفترة الإسلامية لم تتعد كونها عبارة عن بعض البيوت المتواضعة : مما جعلها لا ترقى إلى مصاف المدن الكبرى التي داع صيتها مع بداية انتشار الإسلام، لتعرف هذه المدينة بعض الازدهار والظهور على يد "بلكين بن زيري بن مناد" الذي رفع من شأنها فازداد عمرانها في النصف الثاني من القرن العاشر للميلاد واستعادت علاقتها بالبحر فعاد النشاط إلى ميناءها بعد الفتور الذي كان عليه[14]، لتعرف المدينة ازدهارا عمرانيا خلال الحكم المرابطين بدليل المسجد الكبير الذي لازال قائما إلى يومنا هذا، وإن دل اتساعه على الكثافة السكانية التي عرفتها المدينة تحت حكمهم فإنّ زخرفته وعناصره المعمارية تدل على ثراء المدينة من الناحية الاقتصادية في عهدهم، أما خلال الفترة الموحدية فقد خضعت المدينة لحكم قبيلة "الثعالبة" تحت وصاية الموحدين، وقد ازدهر العمران في عهدهم مع استتباب الأمن الذي لم يدم طويلا فبعد سقوط الدولة الموحدية ؛

أصبحت المدينة محل نزاع بين الدولة الحفصية في الشرق والدولة الزيانية في الغرب ولم يفصل في هذا النزاع إلا مجيء الأسبان ومن بعدهم الأتراك العثمانيين.

- تطور عمران مدينة الجزائر خلال الفترة العثمانية

بدأ التوسع العمراني لمدينة الجزائر نحو المرتفعات والقصبة العليا بالخصوص ؛ التي انطلق في تشييدها "عروج" سنة 1518م واستمر تعميرها حتى سنة 1590م[15]، وكان من أهم الأسباب التي أدت إلى تمديد مدينة الجزائر نحو المرتفعات استفحال القرصنة الأوروبية بالإضافة إلى التزايد الملحوظ في عدد السكان.

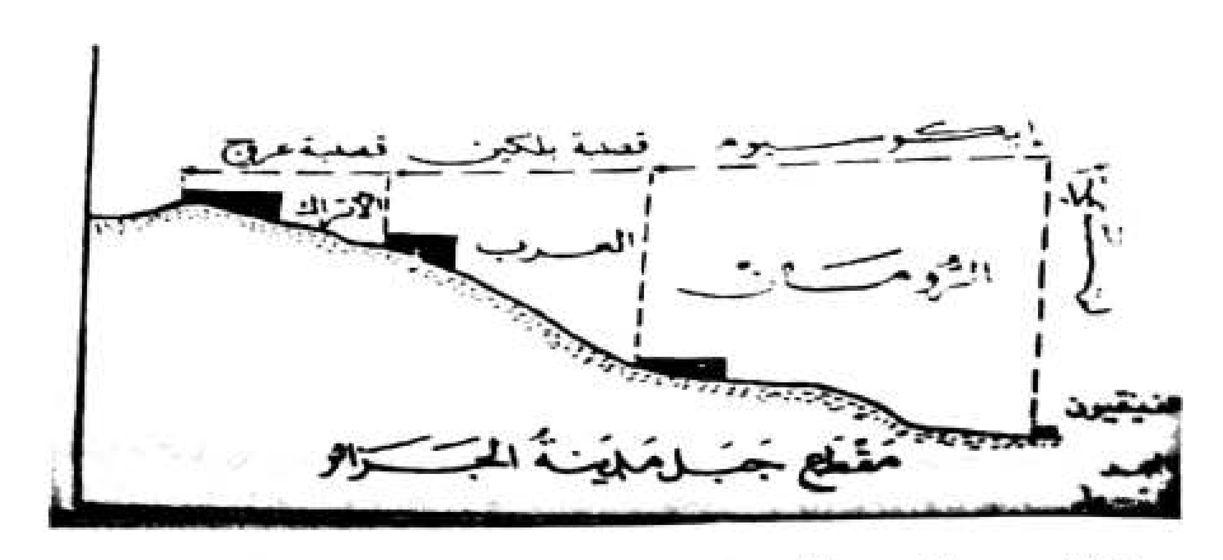
ويقسم عمران مدينة الجزائر خلال الفترة العثمانية إلى عمران داخل أسوار المدينة وعمران خارج أسوار المدينة، وكان عدد الديار داخل الأسوار نحو الخمسة آلاف دار سنة 1789م كما قدرها "فانتير دو برادي" "Venture de Paradis"[16]، وقدرت قبل الحملة الفرنسية التي جرت سنة 1829م بحوالي ثمانية ألف دار[17].

كما عرفت المدينة داخل الأسوار تقسيما إلى أحياء سكنية، مما يدل على اتساع عمرانها وتنوع العنصر البشري بها، منها حي البحرية الخاص بالطبقة الأرستقراطية من الأتراك بالخصوص والمصالح التجارية البحرية، حي باب الوادي للتجار اليهود، وحي باب عزون للأجانب وأصحاب التجارة من الأهالي، أما

حي القصبة القديمة فللعرب، وحي القصبة العليا أو الجديدة فللإنكشارية والديات وأصحاب المناصب العليا في الدولة"[1].

من خلال كل النقاط التي استعرضناها سابقا نجد أن عمران مدينة الجزائر في ازدهاره وركوده وامتداده وانحساره ؛ كان مرتبطا على الدوام بالميناء والبحر، فإذا أمنت المدينة من العدوّ القادم من البحر أزداد نشاطها البحري وازدهرت الحركة الاقتصادية بها وأمكنها بذلك استقطاب العنصر البشري الذي يبحث دوما عن الأمن والاستقرار والعيش الكريم، فقد ظلت مدينة الجزائر منذ نشأتها على يد الفينيقيين مركزا تجاريا هاما يربط بين المناطق الداخلية والبلدان البعيدة خاصة تلك الواقعة شمال البحر الأبيض المتوسط.

ويظهر الرسم التخطيطي التالي مراحل التطور العمراني لمدينة الجزائر من الفترة الفينيقية حتى الفترة العثمانية، وكيف توسعت وامتدت من البحر إلى المرتفع (الجبل) ؛ استجابتا لضغوط ديموغرافية وإستراتيجية وسياسية، إلا أنها وفي امتدادها هذا بقي الميناء هو المنطلق وهو النواة الأساسية التي تتجه نحوها كل البنايات فكلها تطل على البحر، وحتى شوارع المدينة وطرقاتها تلتقي جميعها قرب الميناء، فقد كان ولا يزال ميناء مدينة الجزائر حارس أمنها ورئتها الاقتصادية.



مخطط يبين التوسع العمراني لمدينة الجزائر من الفترة الفينيقية حتى العهد العثماني[19]

الهوامش :

1- حليمي عبد القادر : مدينة الجزائر – نشأتها وتطورها قبل 1830.- الجزائر : [د ن].- 1972.- ص (و).

2- نفس المرجع : ص 28.

3- Klein Henri ; Feuillets D'eljezair. . Blida : Editions du Tell.- Tome1.- 2003.- p107.

❖ أطلق هذا الاسم على مدينة " الجزائر" مع الفتح الإسلامي ودخول العرب إلى المنطقة، ثم توسع استعمال هذا الاسم ليشمل إقليم المغرب الأوسط من شرقه إلى غربه ومن شاله إلى جنوبه مع مجيء الأتراك العثمانيين.

4- بلقاضي بدر الدين، بن حموش مصطفى : تاريخ وعمران قصبة الجزائر من خلال مخطوط ألبير ديفولكس. -الجزائر : موفم للنشر.- 2007.- ص 80.

❖❖ لم يكن ينظر للقراصنة الأوروبيون كخارجين عن القانون، بل كانت لهم قوانينهم الخاصة وكانوا يمارسون نشاطات النهب والسلب بترخيص من ملوك بلدانهم ومباركتهم. أما القرصنة التي كانت تمرسها الجزائر مابين القرنين السادس عشر والتاسع عشر فكانت تعد من باب الجهاد ردا على الاعتداءات التي كانت تتعرض لها السفن الدول الإسلامية والشعوب الضعيفة من طرف القراصنة الأوروبيين، وكان نشاط القرصنة هذا يذر أموال طائلة على المدينة وحكامها وكانت تجارة الرقيق الأبيض رائجة في تلك الفترة نظرا للعدد الكبير من الأسرى المسحيين اللذين يتم استقدامهم عقب كل عملية، مما جعل الدول الأوروبية تسعى جاهدة للإطاحة بدولة الجزائر التي ضلت صامدة في وجه كل الحملات مدة ثلاثة قرون من الزمن.

5- Klein Henri ; op.cit.- P107.

6- بلقاضي بدر الدين، بن حموش مصطفى : المرجع السابق.- ص 80.

7- نفس المرجع.- ص 81.

8- حليمي عبد القادر : المرجع السابق.- ص 170-174.

9- بلقاضي بدر الدين، بن حموش مصطفى : المرجع السابق.- ص 81-82.

10- نفس المرجع : - ص 83.

11- ديوان رياض الفتح ؛ القصبة الهندسة المعمارية وتعمير المدن- بلجيكا : كوميدي، 1984.- 54.

12- نفسه، 70.

13- حليمي عبد القادر ؛ المرجع السابق.- ص 137- 145.

14- بلقاضي بدر الدين، بن حموش مصطفى : المرجع السابق.- 26-27.

15- Diégo de Haedo.- Histoire des Rois d'Alger.- Alger : Editions (G-A- L) ,2004.- p.30

16- Venture de Paradis. -Alger au 18me siècle.-Paris : Fagnan ,(s.d).-p.3.

17- حليمي عبد القادر ؛ المرجع السابق. ص. 224.

18- نفس المرجع، ص. 225.

19- نفسه، ص. 55.

مشروع البحرية الجزائرية في عمليات إنقاذ الموريسكيين الأندلسيين خلال القرنيين 16و17م

د. حنيفي هلايلي
جامعة الجيلالي يابس سيدي بلعباس

أدى استقرار الأتراك - العثمانيين في مدينة الجزائر إلى تحويل نشاطات الجهاد البحري في البحر الأبيض المتوسط إلى مؤسسة. وقد تحكمت طائفة الرياس، ابتداء من تواجدها في دار السلطان بطريقة شديدة الانتظام من حيث التوظيف والتنظيم والتمويل والعمليات الحربية، وقد أصبحت الطريقة الجزائرية بدورها مثالا يحتذى به بالنسبة لرجال الطائفة في تونس وطرابلس وكذلك جمهورية أبي رقراق[1].

ولم يكن اهتمام الجزائر بالجيش البري أكثر من اهتمامها بالأسطول الذي كان يشكل محورا أساسيا في قوتها العسكرية حيث جعل منها قوة بحرية من الطراز الأول. وذلك بهدف هجمات الأساطيل الأوروبية المتكررة، من جهة، وخدمة الإستراتيجية العثمانية في البحر الأبيض المتوسط من جهة أخرى.

وتعود قوة البحرية الجزائرية في العهد العثماني إلى عدة أسباب منها :

أ- الموقع الجغرافي الممتاز للجزائر وطبيعة سواحلها المفتوحة على أوروبا والمتحكمة في الحوض الغربي للبحر المتوسط، على امتداد 1200 كلم. وهو الأمر الذي جعلها طيلة الفترة العثمانية محط أنظار وصراع بين دول ضفتي شمال وجنوب البحر الأبيض المتوسط، حتى أطلق على مدينة الجزائر اسم "المحروسة والمنصورة ودار الجهاد"[2].

ب- الظروف الدولية، المتمثلة في التنافس بين الدول الأوروبية وما تمخض عن ذلك من صراع وتوترات، مثل العداوة بين **فرانسوا الأول**، ملك فرنسا، والإمبراطور **شارل الخامس** (1516- 1556م) عاهل إسبانيا وجرمانيا، وكذلك التنافس الهولندي –الفرنسي- الإنجليزي، فيما بعد على اكتساب المستعمرات والسيطرة على التجارة العالمية أثناء القرنين السابع عشر والثامن عشر الميلاديين.

ج- تجنيد الأوروبيين المعروفين بالأعلاج (Renégats) في البحرية الجزائرية وهذا ما سمح لكثير منهم بتبوء منزلة مرموقة ومكانة عالية بعد اعتناقهم الإسلام وارتباطهم بالجزائر، رغم أصولهم المختلفة (إغريق، أسبان، مايورقيون، نابوليتانيون، كرسيكيون، سردانيون، فرنسيون، إنكليز، هولنديون). وقد ذكر **هايدو** أن الأعلاج كانوا يشكلون حوالي ثلثي الشخصيات القيادية في الأسطول الجزائري. فضمن ستة وثلاثين رايس يقودون السفن بأكثر من خمسة عشر مجدافا، كان اثنان وعشرون منهم من الأعلاج[1].

د- الإيمان بحق الدفاع عن دار الإسلام بعد انهيار الأندلس وحلول الإسبان بالسواحل، وقد كان في طليعة من تطوع لركوب البحر لمواجهة سفن النصارى، أهالي المدن الساحلية وعلى رأسهم جماعة الأندلسيين، ومن التحق بهم من الأعلاج الذين اعتنقوا الإسلام، وكانوا قبل ذلك يعانون الجور في بلدانهم، جراء النظام الإقطاعي والاستبداد الملكي السائد آنذاك بالبلاد الأوروبية.

وتنوه المصادر التاريخية بالدور التاريخي الذي لعبه المهاجرون الأندلسيون في المرحلة الأولى من تأسيس أيالة الجزائر (1516-1541م)، حيث ساهموا في الدفاع عن مدينتها ضد الغارات الإسبانية المتكررة. وقد اشتهر الأندلسيون في أعمال القرصنة والنخاسة ومبادلة الأسرى والمشاركة الفعالة في تمويل مشاريع الجهاد البحري[4]. كما عمل الموريسكيون على تنشيط حركة الجهاد البحري والهجوم المتواصل على السواحل الإسبانية بواسطة الأسطول الجزائري، وبفضل معرفتهم الجيدة للغة الإسبانية وللأماكن الجغرافية والطرق البحرية. وترجع المساهمة الحقيقية لعناصر الجالية الأندلسية في ميدان الجهاد البحري إلى مجالات تجهيز السفن بالمعدات[5].

هـ- استخدام البحارة الجزائريين الأساليب الحربية الملائمة مثل الالتحاق الغارات المفاجئة واستعمال بنادق البارود السريعة الطلقات والمدافع الخفيفة في هجوماتهم، وكذلك امتلاكهم السفن

المتطورة القادرة على الوصول إلى أعالي البحار، وهي سفن شراعية حربية، ومنها الكرفات والشالوب، والقليوطة، والفرقاطة، والشباك، والبلاكر، والبريك.

و- مهارة البحارة الجزائريين وكفاءتهم الحربية ومقدرتهم القتالية العالية التي مكنتهم من تحقيق انتصارات حاسمة، ومن هؤلاء نذكر على سبيل المثال، الأخوان بربروسة، عروج وخير الدين، ودرغوث رايس وصالح رايس، وإيدين رايس وأرناؤوط مامي، وعلج علي وعلي بتشين وحسن فينزيانو وميزوموتو، وعلي البوزريعي والرايس حميدو وبكير باشا والرايس عمر، والرايس مصطفى والحاج موسى والحاج مبارك وغيرهم. وبفضل هؤلاء الرياس أضحت البحرية الجزائرية مدرسة رائدة لمثيلتها الإسلامية في العهد العثماني[5].

وتميزت الظروف الدولية التي عرفت فيها البحرية الجزائرية نشاطا ملحوظا بتزايد قوة الدول الأوروبية، وساعد الجهاد البحري الذي تزعمته الجزائر منذ القرن السادس عشر على توطيد صفوف المسلمين بالسواحل، فأصبحوا بمثابة كتلة حضارية واحدة تحت راية الدولة العثمانية. كما سمح هذا الجهاد البحري بمحاصرة وتصفية الجيوب الإسبانية، وبالتالي وضع حدا للتوسع المسيحي بشمال إفريقيا. وقد نجحت الجزائر بفضل دور البحرية في رد العدوان، واكتسبت مكانة خاصة جعلتها بمثابة القلعة الأمامية في

مواجهة المد الصليبي الذي يهدد سواحل المغرب فاستحقت كما قلنا سابقا تسمية "دار الجهاد" و"قلعة الإسلام".

كانت البحرية الجزائرية في العهد العثماني تتغذى عناصرها من ثلاثة مصادر أساسية وهي : المرتزقة المسيحيون وهم الأعلاج، والمسلمون من مناطق الإمبراطورية العثمانية ثم الأقلية وهم الجزائريون من سكان الإيالة. ومعظم أمراء البحر ينحدرون من المصدر الأول، فمن أشهر رياس القرن السادس عشر، **عروج وخير الدين بربروسة**، **درغوث رايس**، **وعلج علي**، هؤلاء الرجال هم الذين أنشئوا إيالات الجزائر وتونس وطرابلس الغرب، وأعطوها أشكالها السياسية والعسكرية[7]. وعلينا أن نتساءل عن الأسباب التي دفعت بالمسيحيين إلى اختيار مدينة الجزائر ملاذا للعيش، واعتناق الإسلام، ومن ثم ممارسة الجهاد البحري والانخراط في صفوف البحرية الجزائرية هل كان هذا بدافع تأثيرات العقيدة الإسلامية ؟ أم لأزمة العقيدة عند هؤلاء ؟ أم لمصلحة ومنفعة ذاتية ؟

والواضح أن الكثير من هؤلاء الأعلاج كانوا فقراء ومحرومون في بلدانهم الارتقاء من القهر والتعسف، مما جعلتهم يستفيدون من مداخيل حركة الجهاد البحري، وأيضا الطمع في الارتفاع إلى أعلى مراتب السلم الاجتماعي، إذا علمنا بأن المؤسسة العسكرية في الجزائر كانت تضمن لهؤلاء تحقيق أحلامهم.

وقد كان هؤلاء يشكلون في مدينة الجزائر مجتمعا خليطا كزوموبوليتي، ولكنهم متعاونين من أجل هدف ومصلحة واحدة، فنجد منهم عناصر تركية الأصل، فهم أكثر رعايا الدولة العثمانية، بالإضافة إلى الكراغلة والأندلسيين وبعض أهالي الجزائر والأعلاج الذين اعتنقوا الإسلام.

وقد تضاربت الإحصائيات حول أعداد الرياس في مدينة الجزائر، ففي تقرير لجاسوس إسباني يؤكد أنه في سنة 1564م كان بالمدينة حوالي ستة آلاف قرصانا، إلا أن الأب دان (DAN) فيجزم بوجود ثمانية آلاف سنة 1632م[8] وفي عهد الداي **مصطفى باشا** (1798 – 1805م)، لوحظ تجنيد الأعلاج في البحرية ودخولهم بالمئات[9].

ومن أشهر الرياس بدون شك، **علي بتشين**، وهو من أصل **إيطالي**، اسمه الحقيقي بتشينو (Piccinio). وما بين سنوات 1641 و1641 أصبح زعيما للطائفة بدون منازع، والرجل القوي في مدينة الجزائر، حيث استطاع التغلب على الباشا المرسل من طرف الباب العالي بفضل ثروته الضخمة والمتمثلة في ملكيته لقصرين فاخرين بمدينة الجزائر وعدة آلاف من الرقيق، والجواهر، وعشرات السفن، كما أضحت سلطة الرياس والإنكشارية والكراغلة بيده. وكان له حرسه الخاص وكان مؤلفا من المشاة والخيالة. وخلال الثلاثينيات من القرن السابع عشر كان القساوسة العاملون على فدية الأسرى يتعاملون معه، باعتباره الحاكم الحقيقي للمدينة. ولعل

موته المبكرة في جويلية 1645" تدل على أنه قتل مسموما بأمر من حاكم الجزائر"[10].

وقد وصل إلى المراتب العليا في أسطول الجزائر عدد قليل من الجزائريين فالرايس **حميدو**، الذي قاد الأسطول خلال الحروب **النابوليونية** (1798 – 1814م)، كان حالة خاصة من حيث كونه **قبائليا** دون وجود قطرة دم تركية في عروقه. فقد كان ابنا لخياط، وعرف بأنه كان يبحر على متن السفينة كخادم في غرفة الضباط وأخيرا رايس وهذا قبل تسلمه لقيادة الأسطول[11].

ومن المعروف أن شجاعة الرايس **حميدو** وهو يقود المعارك البحرية والمغانم التي يجلبها للخزينة، جعلت الداي **حسن** يكلفه بقيادة سفينة حربية مزودة بـ 12 مدفعا، وتحمل على متنها ستين بحارا. وكان كثرة حساد الريس حميدو في مدينة الجزائر هو ما جعل **أحمد باشا** (1805 – 1808م)، يعمل على نفيه إلى بلاد الشام. ومع مجيء الداي **علي الغسال** (1808 – 1809م)، آمر بإحضاره وتكريمه وتكليفه بإعادة تنظيم الأسطول الجزائري من جديد، حيث شارك في حروب البحرية الجزائرية ضد الاعتداءات **التونسية والمغربية**، كما أصبحت التجارة الأمريكية غنائمه السمينة مما جعل الولايات المتحدة تضطر إلى دفع الإتاوة للجزائر مقابل سلامة سفنها[12].

وكان الإجراء العادي للبحار أن يختاره مالكو السفن التي يستعملونها في معاركهم، ولكن قبل أن يعينه كقبطان كان عليه أن يجتاز بنجاح امتحانا يجريه عليه ديوان الرياس"[13].

ومن الضروري بمكان أنه من عليه أن يصبح معرفة بعض القواعد النظرية لفن الملاحة. كمعرفة حركة النجوم، وقراءة البوصلة واتجاهات الرياح وفهم الخرائط الملاحية، أو الاهتداء بالجبال عند الحاجة"[14].

ويذكر القنصل الفرنسي **روني لومير** (René Lemaire)، في رسالة وجهها إلى السلطات الفرنسية، بأن مسؤول البحرية الجزائرية طلب منه خرائط بحرية للعالم وأربعة أخرى خاصة بمواقع البحر الأبيض المتوسط، وكل ما يتعلق بالأمور الملاحية في رأس الرجاء الصالح وبحر المانش وسواحل انجلترا"[15]. والجدير بالذكر أن البحرية كانت مدرسة قائمة بذاتها إذ اتصف رياسها باليقظة والتأقلم الجماعي مع السفينة، ومعرفتهم الجيدة بأمور البحر والسلاح.

والدليل على أهمية رجال البحر، ما نقله لنا السفير المغربي **التمقروتي** أثناء إقامته بمدينة الجزائر سنة 1584"[16]. حيث كلف هذا السفير بمهمة إلى استانبول من طرف السلطان **أحمد المنصور**. وقد لاحظ أثناء زيارته للمدينة، قوة النظام الدفاعي لها، وكثرة المجندين بالإضافة إلى ضخامة الأسطول الحربي بالميناء، إذ يقول : "يتصف رياس الجزائر بالشجاعة واليقظة ومعرفتهم الجيدة بأمور

البحر، إنهم متفوقون كثيرا على رياس البحر في استانبول، وهم بذلك يرهبون الأعداء أثناء المواجهات البحرية، أكثر منرياس القسطنطينية الذين تنقصهم التجربة والشكيمة"[17].

وقد كان لهذه لطائفة كأي مؤسسة بحرية أخرى حينذاك رتب وطريقة للترقية تندرج إلى رتب داخل السفينة ومسؤوليات في القيادة البحرية العامة. كان هناك طاقم كبير من الموظفين تحت قيادة الرايس على ظهر السفينة. فهناك باش رايس وهو مساعده الأول، وتنحصر مهامه في توزيع المهام على البحارة والسهر على الانضباط داخل السفينة، خوجة وهو كاتب السفينة ويعمل كمحاسب وموثق إذ يسجل مداخيل ومصاريف السفينة في دفتر خاص وبجرد الغنائم، وباش جراح وهو طبيب يتكفل بعلاج المرضى، ورايس الطريق وهو قبطان الغنائم بحيث أن كل سفينة تضم عنصرين من هؤلاء، وتنحصر مهامه في السير الحسن لوصول الغنائم إلى مدينة الجزائر، والإمام المكلف بتطبيق شعائر الإسلام وترتيل القرآن على البحارة، ورئيس الإنارة البحرية التي ينظم الإشارات البحرية عند دخول السفينة الميناء، ورئيس المدفعيين ومساعديه وهم المكلفين بالإشراف على المدافع، والممون الذي يقوم بتوزيع حصص الغذاء ويشرف على حسن تنظيم الذخيرة[18].

أما البحارة فهم العمود الفقري لطاقم السفينة. وينقسم البحارة إلى فوجين، الفوج البحري ويتمركز في مقدمة السفينة،

والفوج الثاني في المؤخرة. ويختلف عدد البحارة من سفينة إلى أخرى، إذ تضم بعض الفرقاطات حولي خمسمائة بحار، في حين عملت الإيالة عند الضرورة تزويد ثكنات الميناء باحتياطي إضافي من البحارة يصل عددهم في حالة الطوارئ إلى ثلاثة آلاف رجل[19].

عرفت الجزائر هجرة أندلسية واسعة وهامة خلال مراحل الهجرات الثلاث الكبرى نحو المنطقة، إلا أن الوثائق المتعلقة بها وبالجالية الأندلسية محدودة، والموجود منها ما يزال معظمه موزعا عبر مختلف أرشيفات دول البحر الأبيض المتوسط، زيادة على وضعية الجالية الأندلسية بالجزائر وطبيعة الحكم العثماني بالأيالة، كلها جعلت الدراسات الموريسكية الأندلسية بالجزائر تتأخر عن زميلاتها بتونس والمغرب الأقصى[20].

وقد شهدت الجزائر خلال المرحلة الأولى من الهجرة الأندلسية التي تمتد من 1212م إلى 1492م، وصول موجات هامة من هؤلاء المهاجرين الذين تضاعف عددهم، وذلك موازاة مع حركة الاسترداد المسيحي (Reconquista)، وسقوط الحاضرات الإسلامية الكبرى بالأندلس كقرطبة 1236م، بلنسية 1283م، وإشبيلية 1284م، إلا أن حظ مدينة الجزائر من هذه الهجرة التي شكل معظم أفرادها رجال علم وثقافة، فقد كان ضعيفا نسبيا بمقارنتها بالأعداد الهامة التي نزلت على بجاية الحفصية وتلمسان الزيانية، وهما المدينتان اللتان

كانتا تعدان من أهم المراكز الحضارية في المنطقة وللعلاقات الزيانية – الأندلسية السابقة من جهة أخرى.

لكن بتأسيس الحكم العثماني بمدينة الجزائر (1519م)، كأول قاعدة عثمانية في الصراع الإسباني – العثماني[21] والنشاط البحري الذي بذله الإخوة بربروسة في الحوض الغربي من البحر المتوسط من حملات بحرية واسعة على السواحل الإسبانية، واستغاثة الموريسكيين ونقلهم، أعطى لمدينة الجزائر سمعة وشهرة في المنطقة واستقطب أنظار ليس فقط حكومات **شارل الخامس** (1519م-1556م) و**فليب الثاني** (1556م-1598م) لتكثيف حملاتهم للحد من التوسع العثماني في المنطقة، لكن كذلك العديد من مهاجري المرحلة الثانية التي تبدأ بسقوط غرناطة (1492م)[22] لاختيار مدينة الجزائر كملجأ ومن الحكم العثماني نفوذا مجددا ومناسبا لآمالهم، ولهذا ربطوا مصيرهم بالأتراك – العثمانيين[23]، ولا نبالغ إذا قلنا أنه كان لهؤلاء المهاجرين دور فعالا في تثبيت الحكم العثماني بالجزائر، وهذا للمساعدات التي قدموها للأتراك للتصدي للحملات الإسبانية من جهة والقضاء على الإمارات المحلية من جهة أخرى.

في المرحلة الثانية من الهجرة الأندلسية والتي تبدأ بسقوط غرناطة (1492م)، قصد المهاجرون الأندلسيون مختلف المناطق الساحلية للمغرب الأوسط، واتخذوا من مدينة الجزائر كملجأ لهم، ومن الحكم العثماني نفوذا مناسبا لآمالهم وطموحاتهم. وقد ربط

الموريسكيون الأندلسيون في هذه المرحلة مصيرهم بالأتراك العثمانيين، وكان لهم دور فعال في تثبيت قواعد الحكم العثماني بالجزائر وتمثلت مساعداتهم للعثمانيين من خلال التصدي للحملات الإسبانية المتكررة من جهة والمساهمة في القضاء على تمردات الإمارة المحلية بالجزائر من جهة أخرى. ومنذ سقوط غرناطة عمل الأسبان على محاولة تصفية الوجود الإسلامي من المنطقة، وملاحظة الموريسكيين خارج شبه الجزيرة الإيبيرية في إطار حركة الاسترداد.

وقد تركت الملكة الإسبانية الكاثوليكية إيزابيلا في وصيتها بعد موتها (1504م) : "... **إنني أرجو الأميرة ابنتي (جين) والأمير زوجها (فليب) وآمرهما بإطاعة وصايا أمنا المقدسة طاعة تامة، وأن يكون حماتها والمدافعون وعنها حسبما يقتضي واجبهما، والا يكفا من متابعة إفريقيا، ومحاربة الكفار في سبيا الإيمان. ..**"[24].

وتعود أصول الجهاد البحري الجزائري إلى منتصف القرن الرابع عشر الميلادي، بسبب الأزمة السياسية والاقتصادية التي عصفت بالمغرب الأوسط، والتي كانت من أهم عواملها هجرة مسلمي الأندلس إلى شمال إفريقيا، واستقرارهم في المراكز الساحلية إلى جانب مساهمتهم في تموين سفن المجاهدين وتشجيعها بدافع الحماية من جهة، وبدافع الانتقام ممن طردهم من موطنهم من جهة أخرى[25].

وقد وضعت إسبانيا لنفسها موضع قدم في إفريقيا، كان عبارة عن نقطة ارتكاز أمامية منعزلة للدفاع عن سواحلها الخاصة، كما شيدت سلسلة من القلاع على طول الساحل لشمال إفريقيا، واستولت على بعض المراكز الساحلية الجزائرية مثل المرسى الكبير (1505م)، وهران (1509م)، ومستغانم (1511م)، وتلمسان (1512م)، وتنس (1509م)، وبجاية (1510م)، والجزائر (1511م)، وعنابة (1512م). وكان الجهاد البحري في شمال إفريقيا، قد لفت أنظار أوروبا المسيحية، ولا سيما مجاهدي الجزائر، الذين وجهوا نشاطهم ضد السفن الأوروبية، وسببوا الكثير من المتاعب للدول الأوربية المواجهة للبحر الأبيض المتوسط، حيث نقلوا معهم الكثير من الأسرى والغنائم، وتكفلوا بعمليات إنقاذ مسلمي الأندلس من محنتهم، مما شغل الكثير من المؤسسات الدينية والسياسية الأوربية آنذاك.

عاصرت مشروعات الدولة العثمانية في الجهة الغربية للمتوسط، ظهور حركة عامة من رجال البحر، تستهدف العمل على حماية الموانئ والسواحل من التحشرات الإسبانية وتأمين وصول المهاجرين الأندلسيين على أكمل وجه، وكان من بين هؤلاء المجاهدين **عروج** وأخيه **خير الدين بربروسة**.

وبعد تأسيس الحكم العثماني بالجزائر (1519م)، كأول قاعدة عثمانية في الصراع الإسباني-العثماني بمنطقة الحوض الغربي

للمتوسط بدأ النشاط البحري الذي بذله الإخوة بربروسة وخلفاؤهم أمثال : صالح رايس وايدين رايس ودرغوت، ومراد رايس، وحسان فيزنيانو ، وقليج علي باشا.

إن المغرب العربي والدولة العثمانية كانا يعتبران، في نظر الموريسكيين "أرض الميعاد"[26] والتي بإمكانها تقديم ما يحتاجونه من دعم يومئذ ، وعلى الخصوص من سلاح للدفاع عن أنفسهم، وفي هذه الفترة الزمنية بالذات، سجل تزايد اللاجئين نحو المغرب العربي ابتداء من سنة 1570م، كما تمكن الموريسكيون من أن يجدوا لهم موقعا بالجزائر وقد أصبح وصولهم الجماعي مكثفا عندما بدأ النظام العثماني في الاستقرار.

وتمكن **خير الدين (1518-1535م)** من جعل إيالة الجزائر[27] قوة بحرية في المنطقة المتوسطية هزت إسبانيا وأرعدت أوروبا ، واستحقت بأن يطلق عليها "بلد الجهاد" وعلى مؤسساتها العسكرية "أكبر مدارس الإسلام البحرية"[28]. كانت معرفة **خير الدين** بالملف الموريسكي جيدة، مما جعله يعتقد في وجوب إنشاء دولة قوية وموحدة بالمغرب الأوسط، والتي انطلاقا منها يكون باستطاعته استرجاع الأندلس مرة أخرى، والعمل على اتخاذ الموريسكيين من سياسة الاحتواء الثقافي والديني الذي مارسته محاكم دواوين التفتيش[29].

ومما يجدر الإشارة إليه، هو أن معظم المؤلفين الغربيين، قد وصفوا **عروج (1512-1518)** وخير الدين ودرغوت **وقليج علي (1568-1587م)** بالقراصنة أو المغامرين المتوحشين. وكان مدلول القرصان محتقرا جدا وهو الشخص الذي يشغله إلا بالاستيلاء على الغنائم والانقضاض على السفن وتدمير السواحل وفرض العبودية على الأسرى.

إنّ الموريسكيين سواء الذين كانوا مستقرين بغرناطة أو بمناطق أندلسية أخرى، كانوا منذ عهد مبكر متشوقين للهجرة نحو شمال إفريقيا، وازداد هذا الشوق بعد قيام الحكومة الإسبانية بمزيد من الضغط ومحاولة منها إبادة من بقي من الموريسكيين. أما بالنسبة للمقيمين في المناطق الشرقية لإسبانيا، فكانوا يفضلون الشريط الساحلي الجزائري الذي لم يكن يبعد سوى ساعات قليلة من الإبحار.

ومن جهة أخرى كانت الإيالة الجزائرية في نظر الموريسكيين، أكثر الإيالات العثمانية-المغاربية المهيأة عسكريا لتقديم الدعم والمساندة، وهذا نظرا لفعالية تحرك أسطولها البحري في المتوسط الغربي، وكذا لخبرة قوادها وبحارتها أمام الأسطول الإسباني الذي يراقب كل تحرك بحري في اتجاه سواحله.إن القواد العسكريين والسياسيين والدينيين الإسبان كانوا يدركون جيدا مدى الوزن العسكري لإيالة الجزائر العثمانية في ملف

الموريسكيين، فقد سجل عدد كبير من الموفدين والمخبرين الأسبان إلى الجزائر على أنهم "تجار كوريسكيون وكاتالونيون وإيطاليون وأنهم، علاوة على البعد الديني كانوا يقومون بوظائفهم التجارية مع المغرب العربي وهم من خلال رحلاتهم التجارية، كانوا الوسطاء والمخبرين عن الموريسكيين"[30].

وحول المهاجرين الأندلسيين الذين قصدوا مختلف مناطق إيالة الجزائر بعد سقوط غرناطة (1492م) وأنواع أنشطتهم، فيمكننا أن نستقيها من المصادر المعاصرة لهذا الحدث التاريخي الهام، فرغم اختلاف لغة وجنسية كل من **الحسن الوزان**[31] المعروف (بليون **الإفريقي**-Léon l'africain في كتابه –وصف إفريقيا- **ومرمول كربخال**[32] (Marmol Carvajal) في كتابه –إفريقيا- فقد تعرض كلا المؤلفان إلى تواجد الأندلسيين بالمنطقة وخاصة في كل من برشك، تلمسان، شرشال، والقليعة.

وكان للمهاجرين في شرشال حوالي 5000 مسكن، والذين يكون نواتهم كل من الثغريين (Tagarinos)، والمدجنين (Mudéjares)، والأندلسيين، " **وفي مدينة (القل) أكثر من ثلاثمائة من سكانها من المسلمين الذين هاجروا من قشتالة والأندلس.ومملكة بلنسية...**"[33]، وكذلك مدينة القليعة، ذات الطابع الموريسكي الأصلي، والتي استقر بها في عهد **حسن باشا** 1546-1567، حوالي 300 عائلة من أصل مدجن وثغري، وفدوا عليها من

إقليم قشتالة والأندلس وبلنسية تذكر بعض الدراسات أن **مجموعة هامة** من الموريسكيين بعد خروجهم من الأندلس، لجؤوا إلى سواحل خليج أرزيو قرب منطقة المقطع وهذا سنة 1492م، واستقبلهم أهالي المنطقة بحفاوة[34].

وتشير المصادر الإسبانية إلى الحملة البحرية التي قام بها كل من **ايدين رايس وصالح رايس (1552-1556)** في سنة 1529م بطلب من **خير الدين بربروسة** وأسفرت هذه الحملة على نقل 600 موريسكي بلنسي، وكان هؤلاء ينتظرون النجدة والخلاص من سفن الرياس العثمانيين عند مصب نهر أوفيلا (Ovila) وتمكنت تلك السفن من العودة بالموريسكيين إلى الجزائر، رغم الاشتباك البحري الذي وقع مع الأسطول الإسباني قرب جزر الباليار[35]، وقد اختار هؤلاء النزول بمدينة الجزائر، والاستقرار بسهول متيجة ونواحي البليدة ودلس، وقد شجعت إيالة الجزائر حركة إنقاذ مسلمي الأندلس، وذلك بإيعازمن البيلرباي **خير الدين** مباشرة.

في نطاق هذه الجهود التي كان يقوم بها البحارة الجزائريون من أتراك وأهالي من أجل مساعدة إخوانهم الأندلسيين، وذكر الكاتب التركي **شلبي** أن **خير الدين** وجه حوالي 36 سفينة إلى السواحل الإسبانية، وذلك خلال سبع مرات، لنقل ما يناهز حوالي 70 ألف موريسكي[36].

وقد أشار كتاب غزوات عروج وخير الدين إلى بعض الحملات البحرية التي كان يقوم بها الإخوان بربروسة لإنقاذ الأندلسيين، نذكر منها أن سفن خير الدين بعد أن تمكنت من إنتزاع على مدينة مستغانم من أيدي الزيانيين، توجهت إلى سواحل الأندلس واستطاعت أن تنقل مسلمي الأندلس إلى الجزائر. ونقتبس من كتاب غزوات أيضا رواية أخرى تتعلق بالمساعدة في إطار إنقاذ أندلسي جبال البشارات، الذين ثاروا ضد الحكومة الإسبانية سنة (1502م)، وقد وردت بهذا النص : "... **أنه جهز لهم (خير الدين) سنة وثلاثين جفنا (سفنا) فنزل أهل الجبل من الأندلس (أي الثائرين المحاصرين بالساحل)، فرفعوا نساءهم وأبناءهم ما قدروا عليه من أموالهم وأثاثهم، فأتوا بها إلى الأجفان وسقوها بذلك وركب عدد كبير منهم ورجعوا إلى الجزائر وخلفوا ألفي مقاتل من العسكر يحرسون جماعة المسلمين الباقية بالأندلس خوفا عليهم من عائلة النصارى، فلما وصلت الأجفان إلى الجزائر وخلفوا ما حملوه من الأندلس بها رجعوا إلى ذلك الجبل لحمل بقية المسلمين، فتكرر ذلك منهم سبع مرات وكان من جملة ما حملوه من أهل الأندلس على ما قيل سبعين ألفا، وبقيت عادة أجفان الجزائر أنهم في كل سفرة يسافرونها برسم الغنيمة يأتون إلى سواحل الأندلس برسم نقل جماعة المسلمين**"[37]، **وبسبب هذه الأعمال الجليلة التي قام بها الأسطول البحري الجزائري، دفعت بقايا المسلمين بغرناطة إلى الاستنجاد بالدولة العثمانية من خلال رسالة بعثها أهل الأندلس إلى السلطان**

العثماني سليمان القانوني (1520-1566) عام (1541م)، أثنوا فيها على جهود خير الدين، وأشادوا بمآثره وبطولاته بقولهم : "فقد كان بجوارنا. .. المجاهد في سبيل الله خير الدين وناصر الدين وسيف الله على الكافرين علم بأحوالنا. .. فاستغثنا به، أغاثنا وكان سببا في خلاص كثير من المسلمين من أيدي الكفرة المتمردين ونقلهم إلى أرض الإسلام وتحت إيالة طاعة مولانا السلطان ولعمارة مدينة برشك وشرشال ونواحي تلمسان. .. "[38].

وكان رد إسبانيا عنيفا عندما أسست ميليشيات مسلحة للرد على هجومات الأسطول الجزائري، الذي كان يرتاد على سواحلها لإنقاذ مسلمي الأندلس، وكان من نتائج الحملات البحرية المتكررة للأسطول الجزائري على سواحل الأندلس، أن بادرت إسبانيا بشن حملة كبيرة على مدينة الجزائر في أكتوبر 1541م بقيادة ملكها شارل الخامس.

وأثناء حصار مدينة الجزائر من طرف السفن الإسبانية، ظهرت شخصية حسن باشا الذي حث سكان المدينة على الصمود في وجه المحتل، وأشرف بنفسه على عمليات تعزيز المواقع الدفاعية وتحصينها[39] ولم يتمكن قائد الأسطول الإسباني **أندري دوريا** (André Doria) من اقتحام المدينة، وكانت الخسارة كبيرة في القوات الإسبانية حيث خلفت المعركة فقدان الأسطول الإسباني حوالي 150 سفينة ومقتل 10 آلاف رجل، وتمكن سكان الجزائر من الحصول

على كميات هامة من السلاح الذي تركه جند شارل الخامس، وبذلك استحقت مدينة الجزائر لقب (الجزائر المحروسة)، وبعد مرور الزمن فرضت إيالة الجزائر قوانينها وسيطرتها على المنطقة حتى أصبحت في نهاية القرن السادس عشر أكبر قوة من بين المدن الجديدة في حوض البحر الأبيض المتوسط"[40].

ويذهب بعض المؤرخين الغربيين أنه لو لا دخول بلاد المغرب العربي في حظيرة الخلافة العثمانية، لأمكن لإسبانيا تأسيس مملكة على طول الساحل (المغاربي)"[41]، وللرد على مثل هذه الادعاءات التاريخية، ، فإنه يمكن القول أنه لو لم تكن الدولة العثمانية منشغلة بالفتوحات في المشرق وصراعها الدائم مع الصفويين، لأمكنها بمساعدة إيالة الجزائر من فتح الأندلس من جديد.

عرفت مدينة الجزائر قاعدة الحكم العثماني، هجرة مكثفة من طرف الموريسكيين الذين وصل عددهم مع مطلع القرن السابع عشر أكثر من 25 ألف موريسكي[42]، وباستقرار الحكم العثماني بالجزائر، تزايد نشاط حركة الجهاد البحري في الحوض المتوسطي، إذ اتخذ الصراع العثماني-الإسباني أبعادا عالمية.

إن المغرب العربي والدولة العثمانية كانا يعتبران، في نظر الموريسكيين "أرض الميعاد"[43] والتي بإمكانها تقديم ما يحتاجونه من دعم يومئذ، وعلى الخصوص من سلاح للدفاع عن أنفسهم، وفي هذه

الفترة الزمنية بالذات، سجل تزايد اللاجئين نحو المغرب العربي ابتداء من سنة 1570م، كما تمكن الموريسكيون من أن يجدوا لهم موقعا بالجزائر وقد أصبح وصولهم الجماعي مكثفا عندما بدأ النظام العثماني في الاستقرار.

وتمكن **خير الدين** من جعل إيالة الجزائر قوة بحرية في المنطقة المتوسطية هزت إسبانيا وأرعدت أوروبا، واستحقت بأن يطلق عليها "بلد الجهاد" وعلى مؤسساتها العسكرية "أكبر مدارس الإسلام البحرية"[44]. كانت معرفة **خير الدين** بالملف الموريسكي جيدة، مما جعله يعتقد في وجوب إنشاء دولة قوية وموحدة بالمغرب الأوسط، والتي انطلاقا منها يكون باستطاعته استرجاع الأندلس مرة أخرى، والعمل على اتخاذ الموريسكيين من سياسة الاحتواء الثقافي والديني الذي مارسته محاكم دواوين التفتيش[45].

ومن جهة أخرى كانت الإيالة الجزائرية في نظر الموريسكيين، أكثر الإيالات العثمانية-المغاربية المهيأة عسكريا لتقديم الدعم والمساندة، وهذا نظرا لفعالية تحرك أسطولها البحري في المتوسط الغربي، وكذا لخبرة قوادها وبحارتها أمام الأسطول الإسباني الذي كان يراقب كل تحرك بحري في اتجاه سواحله. إن القواد العسكريين والسياسيين والدينيين الإسبان كانوا يعلمون جيدا مدى الوزن العسكري لإيالة الجزائر العثمانية في ملف الموريسكيين، فقد سجل عدد كبير من الموفدين والمخبرين الإسبان

إلى الجزائر على أنهم "تجار كوريسكيون وكاتالونيون وإيطاليون وأنهم، علاوة على البعد الديني كانوا يقومون بوظائفهم التجارية مع المغرب العربي من خلال رحلاتهم التجارية، كانوا الوسطاء والمخبرين عن الموريسكيين"[46].

وقد استمر تدفق تيار الهجرة الأندلسية نحو إيالة الجزائر، وخاصة بعد فشل الثورة الموريسكية (1568-1570م)، مما دفع بحاكم الجزائر آنذاك **قليج علي باشا** إلى التفكير في إمكانية تقديم المدد والذخيرة لمجاهدي غرناطة، حتى أطلق المؤرخون على **قليج علي** "بطل الإسلام"[47].

لقد عبرت إيالة الجزائر عن تعاطفها مع الأندلسيين، فبعثت إليهم بالرجال وكمية من الذخيرة الحربية، وقد اعترف حكام الجزائر وعلى رأسهم قليج علي بأن الأندلس لا يمكن استعادتها بدون أسطول عثماني وقوة برية كبيرة، ولكن مع هذا فإن ثورة الموريسكيين في إسبانيا كانت مفيدة لبيلار باي شمال إفريقيا، لأنها جمدت القوات البحرية الإسبانية بالإضافة إلى تجميدها الجيش الإسباني الذي كان قد بقي في حوض البحر المتوسط، كما أنها أعطت لقليج علي باشا فرصة ذهبية لمحاولة سيطرة الجزائر من جديد على ساحل الشمال الإفريقي كله[48].

ولا يمكن إغفال الدور الهام عند تعرضنا للمرحلة الثانية من الهجرة الأندلسية إلى إيالة الجزائر، دون الحديث عن مبادرة الإخوة

بربروسة وخلفاؤهم -كما سبق ذكره- حيث عملوا جميعا على إغاثة استغاثة هؤلاء الموريسكيين والعمل على استقرارهم بمختلف المناطق الجزائرية وتكشف لنا رسالة **السيد أقيلا** (D. juan Aguilla) إلى حاكم بلنسيه في 23 أبريل 1541م، عند خروج أفواج هامة ومتواصلة من موريسكي بلنسية نحو الجزائر، عقب فشل حملة **شارل الخامس (1516-1556)** على مدينة الجزائر (1541م)[49].

وقد قام درغوت رايس بنقل حوالي 1500 موريسكي من منطقة بلنسية في عام 1569م، وكان من نتائج فشل ثورة البشارات بغرناطة (1570م)، نزوح حوالي 30.000 موريسكي بقيادة **الحبقي** إلى الجزائر، وهذا على إثر إتفاق عقد ما بين الموريسكيين ودون **خوان دي استريا** (D. juan de Austeria)، **بتاريخ** 20 ماي 1570م[50]. فحاكم الجزائر **حسن فنزيانو** (1577-1587م)، وكذا بقية البيلاربايات السابقين، قد قاموا بتسهيل إقامة الموريسكيين، إذ أن حسن هذا، قد جلب ألفي موريسكي من منطقة أليكانت (Alicante)[51].

إن إسبانيا التي تقدر حق التقدير الوزن العسكري للعثمانيين، وخاصة التحركات البحرية للأميرال **قليج علي** في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، ومدى فعالية ذلك تجاه الموريسكيين[52]، وتمكن **مراد رايس** من شن غارة بحرية على سواحل لورقة (Lorca)، غرب قرطاجنة بغرض نقل الموريسكيين[53]. في سنة 1585، وصلت أعداد من أهالي منطقة كاطالونيا إلى

الجزائر. وكانت الجزائر والمدن المجاورة كالبليدة والقليعة وشرشال. قد امتلأت بهؤلاء الوافدين الجدد، وعليه فإن سكان مدينة الجزائر، أصبحوا بالفعل يتشكلون من غالبية أندلسية.

وبالرغم من مشروع الهدنة الذي أقرته إسبانيا مع الدولة العثمانية سنة 1581م، إلا أنه ازدادت شقاوة هؤلاء الموريسكيين، الذين انتزع منهم كل شيء : حق التملك، ودينهم الإسلامي، وفي هذا النطاق، استغاث هؤلاء من جديد بالجزائر والدولة العثمانية طالبين منهما، مدهم بالأسلحة للدفاع عن أنفسهم ضد سياسة الدمج والاحتواء الديني والحضاري. وعندما صعب عليهم الأمر عبروا إلى التراب الفرنسي، واستخدموا ميناء مرسيليا كمحطة للانتقال والإبحار إلى مدينة الجزائر وكان هذا قبل عمليات النفي الجماعي.

وفي سنة 1584م، وجه السلطان العثماني **مراد الثالث** (1574-1594م) فرمانا إلى حاكم الجزائر **حسن فنزيانو**، حيث يعرض علينا الفرمان بعض سفن الإيالة أثناء قيامها بحملة ضد السواحل الإسبانية، ثم الاستيلاء عليها من قبل سفن تابعة لدوق مرسيليا المعروف باسم دوق **هنري دي قيز** (Duc Henri de Guise) الذي كان يحكم المنطقة على عهد الملك الفرنسي هنري الثالث (1551-1589م)[54].

وقد أرسل الدوق معظم المسلمين الذين وقعوا في الأسر إلى مرسيليا على أساس أسرى حرب، وهناك بالسجن وحسب الذي أورد

الخبر وجدوا اثنان من المسلمين وأربعة من المدجنين، الذين خرجوا من إسبانيا على أساس العبور إلى مدينة الجزائر، كانوا تقدموا إلى مرسيليا، إلا أنه تم القبض عليهم، وعوملوا معاملة أسرى حرب، وهذا بإلقائهم في السجن والسعي لبيعهم لأحد أعداء المسلمين، وهذا هو النص كما ورد في الوثيقة : "... **رسالة تعبر بأنه تم القبض على خمسة مسلمين من طرف الحاكم الكافر الذليل (يقصد به ملك إسبانيا)، وبعد خروجهم، ونظرا لمعرفتهم بأحوال الكافر الذليل، نزلوا بولاية مرسيليا التابعة لملك فرنسا (هنري الثالث)، في الوقت الذي قدمت من الساحل الغربي أو (دار الإسلام)، سفينة تحمل اسم (المسلمين الجدد)، والتي أثناء قصدنا للغزو والجهاد في بلاد إسبانيا، التفت.. بالسفن التابعة لدوق فرنسا الملعون.. إن كفار هذه المنطقة أو قلعة (سان لوفيني)، قاموا بالاستيلاء على تلك السفن وتعذيب رياسها كما وضع مع معظم المسلمين، وتم إرسالهم على أساس أنهم أسرى حرب إلى ولاية مرسيليا.. وأثناء وجودنا بالسجن، وجدنا اثنان من المسلمين وأربعة من المدجنين، الذين خرجوا من أرض الكفار (إسبانيا) على أمل العبور إلى الجزائر، وقدموا إلى مرسيليا، إلا أنه تم القبض عليهم كذلك وألقى بهم في السجن على أساس بيعهم كأسرى إلى أحد الكفار..**"[55]

إن نص الوثيقة يعرض لنا بوضوح مصير الموريسكيين الذين قصدوا مرسيليا، ويكشف لنا أيضا خليفة الصراع الذي كان قائما بين إيالة الجزائر وفرنسا قبل معاهدة 21 مارس 1619، [56] خلال هذه

الفترة قامت السفن التابعة **لحسن باشا ومراد رايس** بحملات عديدة ضد السواحل الجنوبية لفرنسا، في الوقت الذي قامت فيه السفن الإسبانية والجنوية تحت العلم الفرنسي بالاستيلاء على السفن الإسلامية في عرض البحر المتوسط، وهذا ما دفع الدولة العثمانية إلى إرسال العديد من الأوامر إلى إيالة الجزائر لملاحقة هذه السفن والقبض عليها[57].

ولعل هذه الوضعية هي التي كانت في البند الأول من معاهدة 21 مارس 1619م، بين فرنسا والجزائر، والذي يركز على أن : "**الأسرى المسترقين من المسلمين الذين يفرون من أراضي الأعداء، ويلجؤون إلى فرنسا، تعطى لهم حرية العبور إلى الجزائر. .. وإعطاء الأوامر إلى حكام المدن ومناطق حدود المملكة الفرنسية بعدم إرجاع وبيع هؤلاء المسلمين إلى أعدائهم**"[58].

واستقر الأندلسيون في المرحلة الثانية من الهجرة، في مدن جزائرية كثيرة مثل عنابة وبجاية ودلس وتنس، ووجد هؤلاء المهاجرون في الجزائر أرضا تشبه أرضهم، وأهلا كأهلهم، فاستوطنوا وساهموا في الحياة الاجتماعية بإدخال عنصرين رئيسيين : الأول تمثل في الكفاح ضد الأسبان في البر والثغور، دفاعا عن النفس ومحاولة لاسترجاع ممتلكاتهم، والثاني نشر أنماط الحضارة الأندلسية في الجزائر[59]. ويرجع الفضل في هذه الهجرات إلى توسيع النسيج الحضري لمدينة الجزائر، قاعدة الحكم العثماني، حيث

أصبح لها مركزان رئيسيان يسكنهما الأندلسيون في دلس شرقا وشرشال غربا[60]. ولم يتمركز الموريسكيون في مدينة الجزائر فحسب، فقد تمكن رضوان باشا (1607-1610م)، من إرسال مجموعة من لاجئي الأندلس داخل البلاد للالتحاق بالمجموعات السابقة، والتي كانت تعيش بالبليدة والمدية ومليانة وبجاية وقسنطينة[61]، واستطاعت الجالية الأندلسية من تأسيس مراكز ساحلية وتعزيز خطوطها الدفاعية، بمزغران وشرشال، كما ساهم موريسكيو غرناطة ومرسية في بناء وتعمير المرسى الكبير، وجعلوا منه قاعدة بحرية[62]، واستوطنت عائلات موريسكية أخرى المدن المجاورة لمدينة الجزائر، مثل البليدة والمدية، وانتشروا في ربوع أحياء مدينة الجزائر وخاصة باب الواد وبولوغين والحامة والقبة وبوزريعة وتقارين وتيلملي. ومن الحقائق الثابتة أن هذه المناطق، عرفت خلال هذه الفترة بحدائقها الخضراء ومنازلها البيضاء [63]، بالإضافة إلى مساهمة الأندلسيين في توسيع عمران مدينتي هنين ومستغانم[64]. ونظرا للضغط السكاني المتزايد على مدينة الجزائر العثمانية، فكر حكامها في تخصيص أماكن أخرى لإقامة المهاجرين الأندلسيين.

وكان لخير الدين السبق في ذلك، إذ يرجع له الفضل في تأسيس مدينة البليدة عاصمة المتيجة، حيث اقتطع أجزاء من سهولها لأفراد الجالية الأندلسية بغرض الاستيطان، وشيد بها مسجدا جامعا سنة 1535م، وحماما وفرنا، وسارع الناس في بناء المنازل على

الطراز الأندلسي[65] فأضحت البليدة مدينة الأزهار والثمار وعرفت باسم "الوريدة".

ويرجع الفضل إلى **عروج** الذي ساعد الأندلسيين في الانتقال إلى منطقة البليدة، وأصبح **سيدي أحمد الكبير** الوالي الصالح الرمز المقدس للأندلسيين، حيث تحمل مسؤولية الدفاع عنهم، وتمكن من تشييد عدة قرى للاجئين منهم، وهذا ما بين مدينتي الجزائر والبليدة، خلال سنوات 1502م و1523م. وبصورة عامة تمكن **خير الدين** من حمل المئات من الأندلسيين، ووفر لهم الاستقرار في مناطق ضفاف الواد الكبير المعروف بواد الرمان قرب قبائل شنوة[66]. وفي سنة 1533م، استنجد سكان منطقة تيبازة بسيدي **أحمد الكبير**، الذي وضع حدا لغارات الجبليين[67]، بالإضافة إلى نزوح بعض العائلات الأندلسية إلى منطقة لوريت (Lorit)، والتي تبعد عن تلمسان بحوالي 7 كيلومترات، وبعد مضي عقد من الزمن، دخل هؤلاء مدينة تلمسان واتخذوها مقرا لهم.[68] ويلاحظ خلال هذه المرحلة أن المناطق الساحلية الغربية من الجزائر، كانت أكثر حظا في استيعاب هؤلاء المهاجرون عن السواحل الشرقية، وهذا يفسر بالقرب الجغرافي بين إسبانيا من جهة وللعلاقات الأندلسية-الزيانية من جهة أخرى. وأثناء انتقال المهاجرين الأندلسيين من وهران إلى المناطق المجاورة تعرض لهم الأعراب في الطريق ونهبوا أموالهم، حيث تذكر بعض المصادر أن بعض القبائل الوهرانية، كانت تقوم بأعمال وحشية ضد المهاجرين الأندلسيين، فتفقر البطون آملة أن تجد فيها

المجوهرات وتعمل على تجريدهم من أملاكهم، وقد سار على هذا النهج المؤرخ **أبو راس الناصري** في كتابه عجائب الأبصار في حديثه عن المهاجرين الأندلسيين بعد سقوط غرناطة، عما ارتكبته قبيلة هبرة بميناء آرزيو من تعذيب وتقتيل مما دفع بالشيخ **محمد اقدار التوجيبي** الذي استنهض الشيخ **أحميدة العبد**، وحثه على أن يغزو بعشائر سويد على قبيلة هبرة (بين المحمدية وسيق)، حتى أن هبرة بطشت بالأندلسيين : "... يبفرون، بطونهم لما يظنون من ابتلاع نحو جواهر"[69]، وذكر **المقري** : "... فتسلط عليهم الأعراب ومن لا يخشى الله. ."[70]

لم يشر **المقري** إلى عملية بقر البطون والتقتيل، لأن أية محاولة لتفسير هذه الرواية على أسس تاريخية لا قيمة لها ولا معنى، لأن كلمة بقر البطون لا تميت بصلة مع الأهالي فهذا نوع من التزييف والمبالغة، وذلك لما كان يتمتع به الأندلسيون من رفاهية ورغد في الجزائر قبل المرحلة السابقة لسقوط غرناطة. إن القبائل الجزائرية في هذه الفترة كانت متحضرة وغير مستعدة للهجوم والبغي على إخوانهم في الدين، وفي هذا الصدد فإن أغلبية الرواة الغربيين و(المغاربيين) في في تلك الفترة، مجمعون على أن بعض المدن والموانئ (المغاربية)، قد أساءت استقبال الموريسكيين في وهران وتلمسان، حيث قام البدو بسلبهم وقتلهم. وقد كتب المؤرخ الإنجليزي **شارل لي** (Lea) حول هذا الموضوع : "**لم يكن مسلمو تطوان متسامحين. .. وقد أضيفت إلى الموريسكيين مأساة جديدة، وهذا إلى درجة أن جميعهم**

لم يكونوا فرحين ليعلموا أن هناك موريسكيين مسيحيين ثابتين في دينهم قد رجموا أو قتلوا، وهذا نتيجة رفضهم دخول المساجد، وفي البلاد المغاربية، وكقاعدة عامة، كانت آلام المهجرين شنيعة جدا، وعندما نزلوا بوهران سعوا لتبني خطة إنشاء دولة موريسكية. .. ولا شك ان الموريسكيين لم يكونوا يدركون الوضعية العامة، إلى ان عايشوا بأنفسهم كره العرب البدو لهم، وأنهم لا يرغبون الآن إلا في الرجوع إلى إسبانيا ليموتوا مسيحيين. .."[71].

ومهما يكن من انتقاد لهذه الروايات فإن بعض الباحثين المعاصرين تبنوا مثل هذه المواقف بهذه الفترة الحرجة، محللين إياها بشكل غير متوازن وهو الأمر الذي جعلهم يرتكزون على الطابع غير الإنساني والسلبي لمواقف بعض الطبقات الاجتماعية للأهالي، هذه الوضعية الناجمة عن الفوضى الإدارية والسياسية للمغرب، كونها ظاهرة تاريخية قديمة، والمتمثلة في الصراع القبلي ونهب الأملاك، لم يستطع النظام العسكري العثماني القضاء عليها.

وإذا كان بدو وهران وتلمسان قد نهبوا أو سرقوا أملاك وثروات الموريسكيين الذين حلوا بالساحل المغاربي، دون أن يقع القصاص عليهم، فهذا غير معقول لأن الأهالي لم يكونوا على علم بمأساة الموريسكيين السياسية والدينية وعلى الخصوص حول نتائج طردهم من الأندلس، بل تم نهب هؤلاء الموريسكيين بسبب مظاهر الثراء البادية عليهم، ومن هذا المنطلق تطرح التساؤلات التالية :

- هل كانت السلطات تعلم بما ارتكبه البدو في حق الموريسكيين؟
- وهل كان هؤلاء واعون بعملية النهب والسلب التي مارسوها تجاه هؤلاء الموريسكيين الذين التجئوا إلى الساحل المغاربي كالتماس الأمن والحماية ؟

إن أعداد الموريسكيين الوافدين على إيالة الجزائر خلال هذه المرحلة، كان أقل إذا ما قورن بمثيله في كل من المغرب وتونس، ونرجحه في رأينا إلى تعرض هؤلاء المهاجرين البائسين للاعتداء والنهب والسلب من طرف القبائل المحلية من جهة، وإلى طبيعة الحكم العثماني بالجزائر على أساس كونها إيالة دار الجهاد ومحور صراع دائم مع القوى المسيحية في المنطقة من جهة أخرى.

ومما يلاحظ أن الأندلسيين خلال هذه الفترة كانوا يتعرضون إلى مخاطر كثيرة في طريقهم إلى الجزائر، ففضلا عن الأضرار التي لحقت بهم من جراء غارات وهجومات الأعراب وانتشار الأوبئة، نجدهم يتلقون أبشع أنواع التعسف والظلم على أيدي ربابنة السفن الإسبانية، وقد ينتهي بهم الأمر إلى الغرق في البحر.

الهوامش :

(1)- شكل قسم من المهاجرين الأندلسيين المطرودين من إسبانيا، جمهورية عند مصب نهر أبي رقراق، وكانوا حركة الجهاد البحري، وفي سنة 1627 استقلوا عن الحكم السعدي بفاس وكونوا جمهوريات صغيرة في كل من القصبة والرباط وسلا. أنظر : محمد، رزوق، الأندلسيون وهجراتهم إلى المغرب خلال القرنين 16 و17م، الدار البيضاء : إفريقيا الشرق، 1991، ص. 112-117.

(2) Moulay, Belhamissi, Marine et marins d'Alger à l'époque ottomane (1518-1830), Thèse de Doctorat d'état, Université de Bordeaux III, Mars, 1986, T2, P.270.

(3)- وولف، جون (ب)، الجزائر وأوروبا 1500-1830م، ترجمة وتعليق : أبو القاسم سعد الله، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، 1986م.ص 183.

(4) -De Tassy,Laugier,histoire du royaume d'Alger,Paris,éd,loysel,1992,p.69.

(5)- هلايلي، حنيفي، النظام الحربي للجزائر منذ مطلع القرن السابع عشر حتى سنة 1830، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة سيدي بلعباس، 2004، ص 155-156.

(6) حول نشاط رياس البحر وأهميتهم في الجزائر خلال الفترة العثمانية أنظر : M. Belhamissi, op.cit, T1, PP.195-216.

(7) جون (ب) وولف، المرجع السابق، ص 200.

(8) Père, DAN, Histoires de Barbarie et de ses corsaires des royaumes des villes d'Alger, de Tunis, de Salé et de Tripoli, 2ème édition, Paris, P.Rocdet, 1637, PP.313-314.

(9) Mouloud,Gaïd, l'Algérie sous les Turcs,Alger éd Mimouni, 2ed, Alger, 1991, PP.167-170.

(10) جون (ب) وولف، المرجع السابق، ص 202.

(11) Devoulx (Albert), Le Raïs Hamidou, A.Jourdan, Alger, 1859.

(12) الشريف الزهار ؛ مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار، (تحقيق : أحمد توفيق المدني)، ط2، الجزائر : الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1980م.ص 103-106.

(13) كان يترأسه أميرال الذي يعد من أقدم العناصر في طائفة الرياس.

(14) الشريف الزهار، المصدر السابق، ص 117.

(15) Belhamissi, op.cit, T1, P.163.

(16) أبو الحسن علي التمقروتي عالم مغربي، عمل سفيرا في بلاط أحمد المنصور الذهبي (1579-1603م)، وله رحلة بعنوان النفحة المسكية في السفارة التركية ويتحدث فيها عن لإقامته بالجزائر، وتوفي في سنة 1003هـ/1594-1595م.

(17) مولاي، بلحميسي، الجزائر من خلال الرحالة المغاربة في العهد العثماني، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1982، ص60-61.

(18) Devoulx (A), « La marine de la régence d'Alger », in, R.A (N°13) 1869, P.388.

(19) Venture de paradis, Tunis et Alger au XVIIIe siècle, présenté par Joseph.Cuoq, Paris, Sindbad, 1983 p.150.

(20) ناصر الدين، سعيدوني، "الأندلسيون (الموريسكيون) بمقاطعة الجزائر (دار السلطان) أثناء القرنين السادس عشر والسابع عشر"، حوليات جامعة الجزائر، العدد 7، الجزائر 1993، ص107-129.

(21) إن التحرك العثماني في شمال إفريقيا ونجاح خير الدين بربروسة في ربط إيالة الجزائر بالدولة العثمانية، ونجاحه في إسقاط قلعة البنيون الإسبانية سنة (1529)، ثم فتحه لتونس سنة 1534 والانتصارات المتلاحقة، جعلت الملك الإسباني شارل الخامس يتحرك إيمانا منه بأن العثمانيين يمثلون تهديدا مباشرا لأمن المسيحية ولممالكه بأوروبا.

(22) محمد عبد الله، عنان، نهاية الأندلس وتاريخ العرب المتنصرين ط4، القاهرة : مكتبة الخانجي 1987، ص240-245.

(23) عبد الجليل، التميمي، "رسالة من مسلمي غرناطة إلى السلطان سليمان القانون سنة 1541"، المجلة التاريخية المغربية، العدد3، تونس 1975، ص37-47.

(24) فارس، محمد خير، تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، دمشق : المطبعة الجديدة، 1981-1982م، ص 13.

(25) المصدر نفسه، ص 16.

(26) عبد الجليل، التميمي، رسالة من مسلمي... المقال السالف الذكر، ص. 100-107.

(27) حول تأسيس إيالة الجزائر، راجع :

Grammont (H.D de), Histoire d'Alger sous la domination turque 1515-1830, Paris, 1887, pp. 20-29.

- شارل أندري، جوليان، المصدر السابق، ج2، ص.321-350.

(28) أجقو، علي، "الدولة الجزائرية الأولى (1514-1830م) دراسة مؤسساتية"، **مجلة العلوم الاجتماعية**، العدد 2، جامعة باتنة، ديسمبر 1994م، ص 137-154.

(29) جون (ب) وولف، المصدر السابق، ص 39.

(30)- عبد الجليل، التميمي، "الدولة العثمانية قضية الموريسكيين"، المجلة التاريخية المغاربية، العدد 23-24، تونس، نوفمبر 1981، ص.8.

(31) ولد الحسن بن محمد الوزان في غرناطة ما بين عامي 1495-1500م، توفي سنة 1537، ووقع أسيرا في يد القراصنة المسيحيين، وقدموه هدية إلى البابا ليون العاشر، الذي قام بتعميده، وأطلق عليه اسم جان ليون الإفريقي. اشتهر بكتابه : وصف إفريقيا. للمزيد راجع : الحسن الوزان، وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي ومحمد الأخضر، ط1، الرباط 1980، ط2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983، ج2، ص 34.

(32) مرمول كربخال، رحالة ومؤرخ إسباني، كان خبيرا في الشؤون الإفريقية، ووقع أسيرا في المغرب الأقصى سنة 1556م، وكتابه طبع بعد معركة ليبانت (1571م).

(33) مارمول، كاربخال، إفريقيا، ترجمة : محمد حجيو محمد زينبرو محمد الأخضر، الرباط : الجمعية المغربية للتأليف

و الترجمة والنشر، 1984، ج2، ص 362.

(34) Roland, Villot, Arzew des origines à nos jours, Oran, Edition Peritti, 3émeed,, 1961, p. 64.

(35) محمد عبد الله، عنان، نهاية الأندلس وتاريخ العرب المتنصرين، ط4، القاهرة : مكتبة الخانجي، 1987، ص. 388.

(36) عبد الجليل، التميمي، رسالة من مسلمي.. المقال السابق الذكر، ص. 39، وذكر غرامون عن إنقاذ 10 آلاف موريسكي، راجع : Grammont (H.D-de), Histoire d'Alger sous la domination turque 1515-1830, Paris, 1887, p.3.

(37) مجهول كتاب غزوات عروج وخير الدين (تصحيح وتعليق : نور الدين عبد القادر)، الجزائر : المطبعة الثعالبية، 1934، ص. 48 و82.

(38) مجهول، كتاب غزوات عروج وخير الدين (تصحيح وتعليق : نور الدين عبد القادر)، الجزائر : المطبعة الثعالبية، 1934، ص. 48 و82.

(39) Haedo, « Histoire des rois d'Alger », Trad et annotée par (H.D- de Grammont), A Jourdan, Alger, 1881... p. 62.

(40) Braudel, (Fernand), La méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, 2ème édition, Armand colin, Paris, 1966, T2, p. 288.

(41)- Guin, L. « Quelques notes sur les entreprises des espagnols pendant la première occupation d'Oran », in R.A. (N° 28), 1886, p. 313.

(42)- سعيدوني، ناصر الدين، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر (العهد العثماني)، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984م.ص 132.

(43)- عبد الجليل، التميمي، رسالة من مسلمي... المقال السالف الذكر، ص. 100-107.

(44) علي، آجقو، المقال السالف الذكر، ص. 134-154.

(45) جون (ب) وولف، المصدر السابق، ص. 39

(46) عبد الجليل، التميمي، الدولة العثمانية، المرجع السابق، ص 8.

(47) MAXANGE, Desfontin, Eudj'Ali, Paris, Ed A. Pedon, 1930, p. 120.

(48) جون (ب) وولف، المصدر السابق، ص. 84-85.

(49) Chakib, Benafri, ENDULUSTE SON MUSULUMAN Kalintisi MORISKO' LARIN CEZYIR' E Cuçu un Osmanli YARDI M (1492-1614), Ankara 1989, p. 100.

(50) ناصر الدين، سعيدوني، دراسات... العهد العثماني، المرجع السابق، ص. 131.

(51) Haedo, Histoire, op. cit., pp. 193-194.

(52) محمد، سي يوسف، قليج علي باشا ودوره في البحرية العثمانية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر، 1988، ص. 179.

(53) محمد عبد الله، عنان، المرجع السابق، ص 388.

(54) Chakib, Benafri, op.cit.p.35.

(55) Chakib, Benafri, op.cit.p.

(56) نص اتفاق معاهدة 21 مارس 1619م على احترام الطرفين الفرنسي-الجزائري، للمعاهدات المبرمة بين الدولة العثمانية فرنسا، كما التزم الطرفان بوقف كل الأعمال العدوانية ضد بعضهما البعض، ونصت المعاهدة على إقامة سلم دائم بين البلدين.

(57) إن الأوامر السلطانية المهمة (مهمة دفتري)، والموجهة إلى بيلربايات الدولة العثمانية في القرن 16م، بينت بوضوح تقوية المقاومة ضد الأسبان، معتمدة على إيالة الجزائر والتي كانت تعتبرها محورا إستراتيجيا في هذه المقاومة.

(58) جمال، قنان، معاهدات الجزائر مع فرنسا (1619-1830م)، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1987م، ص266.

(59)- سعد الله، أبو القاسم، تاريخ الجزائر الثقافي، ط1، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1998، ج1، ص 141.

(60)- ناصر الدين، سعيدوني : "الأندلسيون(الموريسكيون) بمقاطعة دار السلطان أثناء القرنين السادس عشر والسابع عشر"، حوليات جامعة الجزائر، العدد 7، 1993، ص 110.

(61) Gaïd, L'Algérie sous les turques, Alger, ed Mimouni, 2émeed, S.D, p.120.

(62) -Alexander (P), Djaglov, « Mers El kebir », in, R.A, (N°84), 1940, pp. 157-185.

(63) -M. Gaïd, op. cit., pp. 103-104.

(64) -Moulay, Belhamissi, Histoire de la marine algérienne (1516-1830), Alger, ENAL, 2émeed, 1986, p. 53.

(65) -Monlai, Jean,les états Barbaresques, que sais-je, Paris,PUF,1964, p. 72.

(66) -Kamel, Filali, Sainteté maraboutique et mystique, Contribution à l'étude du mouvement maraboutique en Algérie sous la domination ottomane XVIe-XVII siècles, thèse inédite, Strasbourg, 1994, p. 134.

(67)- Trumelet, C, Blida, récits selon la légende, la tradition de l'Histoire, Alger, 1887, p. 577.

(68) -Ravillard,Martine,Bibliographie commenté des Morisques ,documents imprimés de leur origine à 1982,Thèse inédite,Paris,1980, T2, p. 148.

(69)- ابن سحنون، الراشدي، الثغر الجماني في ابتسام الثغر الوهراني (تحقيق وتقديم) : المهدي البوعبدلي)، قسنطينة، منشورات التعليم الأصلي، سلسلة التراث 1973، ص. 27-28.

(70)- المقري، شهاب الدين أحمد، نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، وذكر وزيرها لسان الدين بن الخطيب، (نشر وتحقيق : إحسان عباس)، بيروت، دار صادر، 1988، ج. 4، ص. 528.

(71)- شارل، لي، العرب والمسلمون في الأندلس بعد سقوط غرناطة، (تعريب : حسن الكرمي)، بيروت : منشورات دار لبنان للطباعة والنشر 1988، ص. 212.

—

الدور الحالي لميناء العاصمة في تفتح المدينة على منطقة البحر المتوسط

أ.د/ عباس منصور ليلى.

أ.د/ بعزيز بركاني أمال

جامعة هواري بومدين للعلوم والتكنولوجيا - كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة القطرية

الملخص

يطبع واقع العلاقات في ظل عولمة الاقتصاد العالمي، كثير من التنافس والإقصاء الذي يمر جزء هام منه عبر الموانئ خاصة التجارية منها، باعتبارها بوابات التفتح على الخارج.

وكانت الجزائر قد ألتزمت منذ دخولها اقتصاد السوق وتوقيعها على اتفاق برشلونة ومشروع انضمامها في منظمة التجارة العالمية، بتهيئة جميع قطاعاتها بما فيها قطاع النقل الذي تمثل فيه الموانئ أحد أهم الركائز المعتمد عليها لتطوير التبادل مع مختلف دول العالم، بحيث استفادت الموانئ خاصة الكبرى منها كميناء العاصمة، من سياسة جد طموحة تهدف إلى الرفع من قدراتها، طاقات استيعابها وتحسين كفاءتها، حتى تتمكن من أخذ مكانتها بين موانئ البحر المتوسط التي تشهد الجزء الأكبر من التبادل التجاري للجزائر.

تمكن ميناء العاصمة منذ سنة 1995 وإلى يومنا هذا من تسجيل نشاط غير عادي، تميز بالنمو الهام لحركة النقل بالحاويات والحركة الإجمالية للسلع، بحيث قدرت نسبة نمو نشاط الميناء في سنة 2008 بأزيد من 15 بالمائة بالنسبة للحركة الإجمالية و32 بالمائة بالنسبة للنقل بالحاويات، بينما سجلت حركة المسافرين تراجعا بسبب بداية ظهور بوادر تخصص الميناء والذي يعد نتيجة إيجابية لسياسة تطوير وعصرنه الموانئ المطبقة في السنوات الأخيرة.

ويضطلع ميناء العاصمة الذي يمر عبره 30 بالمائة من حجم التبادل التجاري مع الخارج، بالأعباء التقليدية، بالإضافة إلى الدور الجديد الذي يندرج في إطار تطبيق أهداف سياسة هيكلة وعصرنه الموانئ. وقد مكن النمو المتواصل لميناء العاصمة من تحسين دوره على المستوى المحلي والمتوسطي، كما مكن العاصمة المدينة التجارية من تطوير علاقاتها بالميناء من خلال ما تمنحه من هياكل ومرافق ازدهرت مع نمو نشاط الميناء، والمتمثلة في المهن الجديدة المرتبطة بالميناء، بالإضافة إلى جميع عمليات التهيئة التي استفادت منها العاصمة والميناء في آن واحد، فيمكن الجزم بأن مستقبل نمو الميناء مرتبط بمستقبل تطور المدينة، التي تتهيأ لتنمية أبعادها الدولية أكثر من أي وقت مضى.

الكلمات المفتاحية : ميناء العاصمة، منطقة البحر المتوسط، عصرنه الموانئ، تطور المدينة، أبعاد دولية.

مقدمة

تساهم الموانئ في إظهار التشكيلة الحضرية للمدن الساحلية ودرجة أهميتها وطبيعة الدور الذي تؤديه نظرا لكونها نقاط عبور من وإلى الخارج تمر عبرها التبادلات التجارية التي تتسم بالضخامة والتنوع، فتتوطد من خلالها العلاقات بين ثلاث مستويات مجاليه هي الخارج، الميناء، المدينة وظهيرها.

كما تمنح الموانئ للمدن الساحلية إمكانات لا تتوفر عليها مدن أخرى واقعة في الداخل، فالمدينة المينائية تكون بمثابة المدينة التي حبتها الطبيعة والإنسان معا، ليجعلا منها مدينة ليست كغيرها لا في الموقع ولا في الوظائف، مدينة تتحمل مسؤوليات أمن السواحل والتجارة والعلاقات الخارجية من جهة، فضلاً عن دورها في تحقيق النمو الاقتصادي بفضل موقعها، عادة، كمركز قوة عمراني من جهة أخرى.

كذلك هو الحال بالنسبة لمدينة الجزائر العاصمة وأكبر مدينة على المستوى الوطني التي تربطها بمينائها علاقات وظيفية تقاطعية تارة وتكاملية تارة أخرى مما جعل كليهما يؤثر في الآخر سلبا وإيجابا.

وكان ميناء الجزائر قد حقق في السنوات الأخيرة زيادة في النشاط وارتفاعا في حجم الحركة التجارية، مكناه من تحسين مدا خيله وتنوع زبائنه ومموني إلى خارج منطقة التبادل التقليدية، الشيء

الذي سمح بظهور نشاطات جديدة في المدينة وبتطوير قطاعات لها صلة وثيقة بهذا الأخير.

"وترتبط المشاريع الحالية والمستقبلية المتعلقة بتنمية المدينة وتحسين أبعادها الدولية ودرجات تفتحها على الخارج عموما وعلى منطقة البحر المتوسط خصوصا، بعمليات تطوير الميناء في نقاط عديدة نظرا للأهمية القصوى التي يمثلها وجود الميناء في قلب المنطقة المركزية للعاصمة كعنصر أساسي يؤثر في منظومتها الحضرية"[1]. فمن المتوقع أن يشهد الميناء والشريط الساحلي الممتد شرق المدينة وغربها وحتى مناطق من ظهيرها القريب، عمليات تهيئة ضخمة تكون في إطار تجسيد مشاريع جد طموحة شبيهة بتلك التي تعرفها مدن أخرى مينائية من حوض البحر المتوسط والتي يُتوخى من ورائها البروز على الساحة الدولية.

طبيعة واتجاهات التبادل التجاري للجزائر عبر ميناء العاصمة :

تمكن على مدى عدة سنوات، ميناء الجزائر من تسجيل نمو مستمر في حجم الحركة الإجمالية للسلع بسبب توفر عوامل ديناميكية شهدها الميناء، تتعلق بطرق التسيير الجديدة وبحجم الاستثمارات التي استفاد منها والتي سمحت له بتحسين طرق شحن وتفريغ البضائع ومعالجة حركة العبور بكثير من الاحترافية، بحيث

1- Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.

عالج ميناء العاصمة سنة 2007، أكثر من 11 مليون طن من السلع المختلفة مقابل 10.8 مليون طن حجم البضائع التي مرت عبر الميناء و9.24 مليون طن من البضائع استقبلها نهائي الحاويات.

والجدول التالي يلخص نشاط الميناء فيما يتعلق بحجم الحركة الإجمالية للسلع بين سنوات 2001 و2006.

الحركة الإجمالية للسلع بميناء العاصمة الجزائر :

السنة	2001	2002	2003	2004	2005	2006
الواردات بالطن	5143767	5016839	4753797	5429747	5784923	7433317
نسبة الواردات	80%	81%	79%	79%	81%	85%
الصادرات بالطن	1259564	1177130	1236439	1432909	1333737	1298933
نسبة الصادرات	20%	19%	20%	21%	19%	15%
المجموع	6403331	6193969	5990236	6862656	7118660	8732250

ويظهر الجدول طبيعة نشاط الميناء الذي تسيطر عليه عمليات الاستيراد أكثر من التصدير المقتصر على المواد الزراعية، المعادن

والمحروقات، والعكس بالنسبة للواردات التي تتنوع فيها السلع والتي يمكن إدراجها في ثلاثة مجموعات هي : السلع المصنعة، الآلات وعتاد التجهيز التي مثلت 68.08، مواد غذائية وصيدلانية ومواد غير استهلاكية مثلت 31.92 من مجموع واردات الجزائر.

علما بأن سبب التذبذب البسيط في مجمل الصادرات والواردات يعود إلى تقليص استيراد بعض المواد من حين لآخر بسبب ارتفاع أسعارها أو انتهاء العقود المبرمة بشأنها، لكن بصفة عامة تبقى الواردات في ارتفاع مستمر، بحيث مثلت سنة 2008 نصف عائدات التجارة الخارجية التي بلغت 78.23 مليار دولار بزيادة 11.5 مليار دولار عن السنة السابقة.

أما بالنسبة لتوزيع التبادل التجاري وفق المناطق الاقتصادية، فأن جزء هام منه يقتصر على منطقة التبادل التقليدي للجزائر والمتمثلة في دول أوربا والبحر المتوسط، فالدول الثلاثة إيطاليا، إسبانيا، فرنسا مازالت تعتبر أهم زبائن الجزائر رغم ظهور زبائن جدد من خارج المنطقة تتسم العلاقات معهم بالشدة وبالتنوع.أنظر الجدول أدناه.

أهم مناطق التبادل التجاري للجزائر سنة 2007 :

الدولة والمنطقة		نسبة التجارة الخارجية	نسبة الزيادة 2007-2008
منطقة البحر المتوسط	فرنسا	16.51	23.97
	إيطاليا	10.60	79.53
	إسبانيا	6.74	70.86
	تركيا	2.80	12.05
المجموع والمعدل		36.56	41.42
خارج المنطقة	الصين	8.85	39.12
	و.م.أ	7.34	58.24
	الأرجنتين	3.63	57.63
	اليابان	3.43	40.83
المجموع والمعدل		23.25	48.95

«كانت منطقة المتوسط ولا تزال مجال عبور، لكن عوامل الحركة واتجاهاتها بين ضفتيها وبينها وبين العالم، اختلفت وتغيرت بفعل تأثيرات العولمة التي زادت من حجم التبادل في بعض النقاط لكنها كذلك جعلته مقتصرا على جهات معينة مظهرة الفوارق

الطاغية بين المجالات في قدرتها على الاستقطاب والاندماج داخل شبكات جديدة تخضع في تعاملها للتنافس، الجودة والفعالية.

وتبقى دول المجموعة الاقتصادية ودول منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (O.C.D.E) أكثر المجموعات تعاملا مع الجزائر فيما يتعلق بالتبادل التجاري نظرا لارتباط هذه الأخيرة ببعض دولها ارتباطا تاريخيا تؤثر فيه جملة من العوامل الإستراتيجية والسياسية أكثر منها اعتبارات اقتصادية، لكن يمكن أن تجتمع العوامل التاريخية بالعوامل الجغرافية كعامل القرب والذي يكون سببا في اتجاه التبادل التجاري نحو بعض الدول أكثر من غيرها كما هو الشأن بالنسبة لدول المغرب العربي مع فرنسا وإيطاليا ودول المشرق العربي بتركيا وألمانيا.

كما كانت كثير من الدول قد عانت ومن بينها الجزائر، من اقتصار تبادلها التجاري على دول معينة فقط وهو الشيء الذي دفع بها إلى تنويع زبائنها وممونيها تقريبا إلى كل مناطق العالم. أهمّها منطقة البحر المتوسط، فقد مثلت نسبة التبادل مع دول حوض البحر المتوسط سنة 2008 أزيد من 29 بالمائة مقابل 26 بالمائة مع دول أوربية من خارج المنطقة.

1- CNRS, *Pratiques et représentations de l'espace dans les communautés méditerranéennes*, par : H. Baller, P. N. Bauratau et autres, France, 1976.

«ويخضع مستقبل تطوير العلاقات التجارية للجزائر بدول حوض البحر المتوسط وبدول العالم عموما لعوامل اقتصادية داخلية وأخرى تشهدها الساحة الدولية، التي ما فتئت تتفتح فيها الدول أكثر فأكثر على مناخ جديد في التعامل تتحكم فيه شروط المنافسة، والفعالية والقدرة على الإبداع في جميع المجالات[1]». وتشهد منذ سنوات، منطقة البحر المتوسط التي تلعب فيها المدن المينائية دورا محوريا، ديناميكية هامة تحركها الموانئ الأساسية أو ما يعرف بالموانئ الدعامة (LES PORTS PIVOTS).

تجلب الموانئ الهامة نحوها جزءا كبيرا من الحركة التجارية بالإضافة إلى جذب الاستثمار والعمالة المستقطبة عادة من ظهير المدن المينائية نفسها، بينما تعاني أخرى من شبه إقصاء بسبب مواقعها غير الملائمة والبعيدة عن ما يعرف بخطوط وأروقة الملاحة من جهة وبسبب نقص في مستوى تجهيزها وتدني نوع خدماتها، فميناء الجزائر مثلا يعالج من 8 إلى 9 حاويات في الساعة مقارنة بموانئ مرسيليا- فوس وبرشلونة وجينوة تورو وجان بايطاليا التي تعالج من 25 إلى 30 حاوية في الساعة.

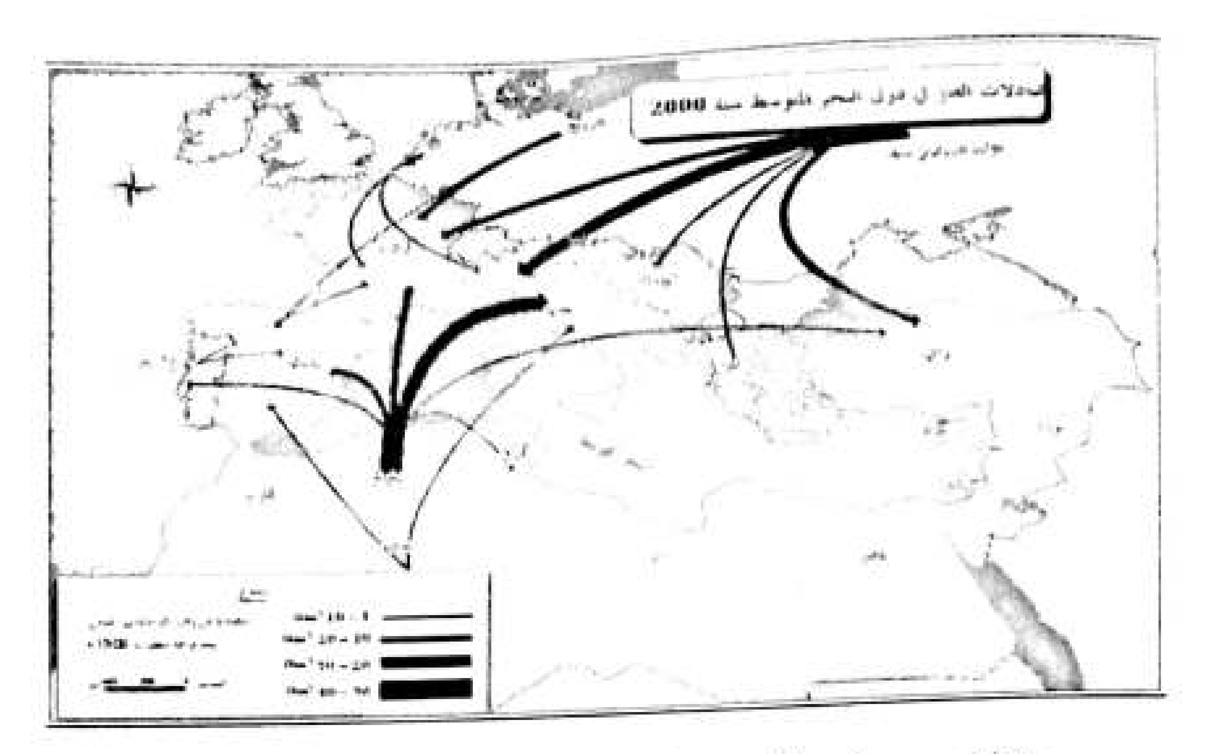
وتمثل معظم موانئ المتوسط وبالخصوص تلك الواقعة بالقرب من الجزر والضائق موانئ جد حيوية تسيطر على جزء كبير من

1- Gouvernal E., Huchet J. P., La logique du coteneur : Le principal enjeu de l'industrie maritine de lignes régulières, actes du collques, IUT de Saint-Na Zaire, Université de Nantes, 1998.

الحركة البحرية التي أصبحت تتمركز حولها أكثر من غيرها بسبب اجتماع المصالح التجارية والعسكرية وبسبب رُسُوّ البواخر بها في طريق عبورها نحو مناطق أخرى عبر الدردنيل والبوسفور نحو البحر الأسود، مما أدى لتنافس أكثر من دولة للسيطرة عليها، « فقد زاد اهتمام كثير من الدول بالبحر المتوسط وانشغلوا بالسيطرة عليه، وقد بدا هذا الانشغال في جملة الإجراءات التي أقدموا عليها ومن بينها العناية بالتقنيات البحرية وتطوير بناء الترسانات[1]». وإستراتيجيته البحرية الرامية إلى السيطرة على المنافذ البحرية. وبالرغم من كون البحر المتوسط لا يمثل إلا 1 بالمائة من مساحة مياه الكرة الأرضية إلا أنه بحر يمتاز بحركة تجارية كثيفة بين ضفتيه وبينه وبين موانئ الأطلسي والبحر الأحمر عن طريق قناة السويس.

وتمر عبر البحر المتوسط 97 بالمائة من صادرات المحروقات بالنسبة للجزائر والتي قدرت بأزيد من 91 مليون طن، فنظرا لأهمية السوق الجزائرية سواء من حيث الاستهلاك أو من حيث التموين بالطاقة وبعض المنتجات الأخرى تتجه كثير من المؤسسات العملاقة في ميدان النقل البحري نحو فتح فروع دائمة لها خاصة في ميناء العاصمة أكبر موانئ الجزائرو يعتبر خطا ميدغاز نحو إسبانيا وجيلسي نحو إيطاليا جزء هام من هذا التبادل التجاري الذي يغذي صناعات مختلفة في ظهير المدن المينائية، أنظر الخريطة.

1- منشورات كلية الآداب والعلوم الانسانية بالرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109، العثانيون والعال المتوسطي، المغرب، 2003.



وتنافس هذه الشركات البحرية الشركات الوطنية للنقل البحري سواء المختصة في نقل المسافرين أو في نقل السلع مادام أن الشركة الوطنية للملاحة البحرية لا تغطي إلا 64 بالمائة من طلبات السوق وشركة النقل البحري للمسافرين لا تغطي إلا نسبة 05 بالمائة، وطاقة الشركة الوطنية للنقل البحري هي 766000 طن مقارنة بالشركات المغربية التي تمنح طاقة قدرها 3.7 مليون طن.

وأدى التنافس بين المؤسسات الوطنية للملاحة البحرية والمؤسسات العالمية إلى فتح رساميل هذه المؤسسات أمام مؤسسات فرنسية – إسبانية التي سمحت باستقدام 8 بواخر إلى ميناء الجزائر وإنشاء شركات مختلطة مثل مؤسسة صفينال الجزائرية –الفرنسية وشركة عابر المتوسط، كما حلت سنة 2005 مؤسسة ألترام التي كانت قد أسست منذ 1974 بسبب المنافسة في ميدان النقل البحري.

فعدد الرحلات المنتظمة بين ميناء تونس لاقولات رادس 350 رحلة في الشهر الدار البيضاء بالمغرب 300 رحلة في الشهر وميناء العاصمة 250 رحلة في الشهر مما يظهر بأن حتى المنافسة مع موانئ الضفة الجنوبية هي قائمة. وعدد الخطوط البحرية بين المغرب العربي والمتوسط تمثل ضعف تلك المتجهة نحو الأطلسي وأوربا الجزائر بمعدل 10 مقابل 3، تونس 4 مقابل1 والمغرب بسبب الموقع الجيد ثلاثة أرباع الحركة يسيطر عليها موانئ الدار البيضاء طنجة وأغادير. ويبقى ميناء الجزار الميناء يشهد عدد أكبر من الرحلات المنتظمة مقارنة بالموانئ الوطنية الأخرى فوهران 130 رحلة، سكيكدة 90 رحلة، بجاية 50 رحلة، خاصة بين الجزائر فرنسا والجزائر إسبانيا اللتان تمثلان 60 بالمائة من مجموع الرحلات المنطلقة من وإلى موانئ الجزائر.

وفي إطار دعم القدرات التنافسية للموانئ الجزائرية تم تحسين قدرات الشحن والتخزين بالنسبة لميناء العاصمة والرفع من عدد الخطوط نحو برشلونة بمعدل 18رحلة في الشهر، وبطاقة 20000 مسافر وبأسعار تنافسية لم تزد عن حدود 15000 دينار. كما تنطلق خطوط أخرى من مرسيليا وميناء أليكانت نحو موانئ أخرى في أوربا وقدر عدد الرحلات سنة 2007 عبر ميناء العاصمة 923 رحلة و484696 مسافر وتقلصت عدد الرحلات سنة 2008 إلى 757 و443800 مسافر. لكنها مكنت للشركة الوطنية للنقل البحري للمسافرين من تسجيل رقم أعمال قارب 323 مليون دينار.

أما فيما يتعلق بنقل السيارات فالميناء استقبل [illegible]

سنة 2006 و65187 سيارة بحجم اشغال [illegible]

بالمائة، بحيث مثل المهاجرون 60 بالمائة من مجموع المسافرين [illegible]

ب 10 بالمائة، أكثرهم من أوربا. بينما مثل عدد المسافرين من

الجزائر ميناء نحو أوربا نسبة 30 بالمائة.

وتواجه شركات النقل منافسة حادة من طرف شركة SNCM وشركة عابر المتوسط اللتان تستحوذان على [illegible] بالمائة من حجم حركة المسافرين و56بالمائة من حجم حركة العربات.

والجدول التالي يبين حجم الحركة البحرية مع منطقة البحر المتوسط وطبيعة الحركة في أهم الموانئ التجارية الجزائرية.

حجم وطبيعة الحركة البحرية لأهم موانئ الجزائر مع دول منطقة البحر المتوسط، سنة2007

الميناء	حجم الحركة %	محروقات %	عدد وحدات قدم بحري	مليون قدم
الجزائر	10.10	2.33	419000	356000
عنابه	4.63	0.23	غير مصرح به	150000
وهران	3.14	0.09	119000	247300
بجاية	12.83	8.43	50030	38000

1-Ministère de transports, plan de dévelopement stratégique des ports, algériens, décembre 2005, Global In sight France, naffat et Nishol Enginears inc, Amiship USA, Algerié.

يشترط المتعاملون وشركات النقل البحري التي تتعامل مع الموانئ الجزائرية وبالخصوص ميناء العاصمة إيجاد مناخ عمل يكون أكثر ملائمة فيما يتعلق بسرعة معالجة البضائع وبطرق الشحن والتفريغ وبتوصيل المعلومات بالإضافة إلى التحكم في التقنيات الجديدة للملاحة البحرية، التي مازالت الموانئ الجزائرية لم تصل فيها إلى مستوى يمكنها من جذب المزيد من الحركة البحرية نحوها، ومع كل ما يترتب عن ذلك من عوائد مادية وغير مادية تستفيد منها بالدرجة الأولى المدينة المينائية. وتعرف الجزائر تغطية جيدة من طرف شركات :

CMA CGM, MSC, TAROS CONTENAR et MAERSK

كما تتمركز هذه الشركات في أهم موانئ البحر المتوسط مثل ميناء مالطا، فالينسيا والجزيرة.

التحديات الإستراتيجية لتطوير الميناء وتفتح المدينة على الخارج :

تتهيأ معظم موانئ العالم وخاصة الموانئ الواقعة في مناطق إستراتيجية تشهد المنافسة التي قد تؤدي إلى الإقصاء، لعمليات تغيير وتحسين مستمرة وصلت إلى حد نقل بعض الموانئ من مواقعها الأولية إلى مواقع أخرى أكثر ملائمة للملاحة البحرية، كما تم فصل الوظائف في بعض الموانئ ولم تعد هنالك موانئ تجارية وللصيد البحري والنزهة في آن واحد نظرا لتعارض طبيعة النشاطات مع بعضها البعض.

«طبقت عمليات التحسين عن طريق إنجاز مشاريع عملاقة مست في كثير من الأحيان المدينة والميناء معا ، فلا يمكن بأية حال فصل العلاقات الوظيفية المتشابكة والمتكاملة فيما بينهما ، مما أدى إلى توسيع مجال التعامل مدينة - ميناء وتوزيع تأثيره على منطقة أكبر»[1].

واستغلت موانئ البحر المتوسط الانتعاش الكبير الذي تعرفه الملاحة البحرية في المنطقة لمحاولة إعادة هيكلة مجالاتها وتنظيم علاقاتها بمدنها ، فزاد معدل النقل متعدد الوسائل من 12٪ إلى 17 ٪ ، وهو النقل الذي يربط الميناء بمختلف الموانئ الأخرى برا وبحرا كما يكمل سلسلة توصيل السلع من البائع إلى المشتري أوكما يعرف بخدمة من «الباب إلى الباب».

كما تبحث الموانئ حاليا في شروط التبادل التجاري من خلال إخضاع علاقاتها بشركات الملاحة البحرية إلى عقود واتفاقيات تضمن لها حرية أكثر وتجعلها في مأمن من بعض الضغوطات التي يمكن أن تحدث من حين لآخر.

وأكثر التحديات التي تواجه موانئ البحر المتوسط وعلى رأسها ميناء العاصمة هو مسألة تحديث طرق تسييره وتجهيزه بالعتاد التكنولوجي اللازم وباليد العاملة المؤهلة، بالإضافة إلى عمليات أخرى أكثر ضخامة تتمثل في توسيع الميناء أو نقله أو تدعيم نشاطه

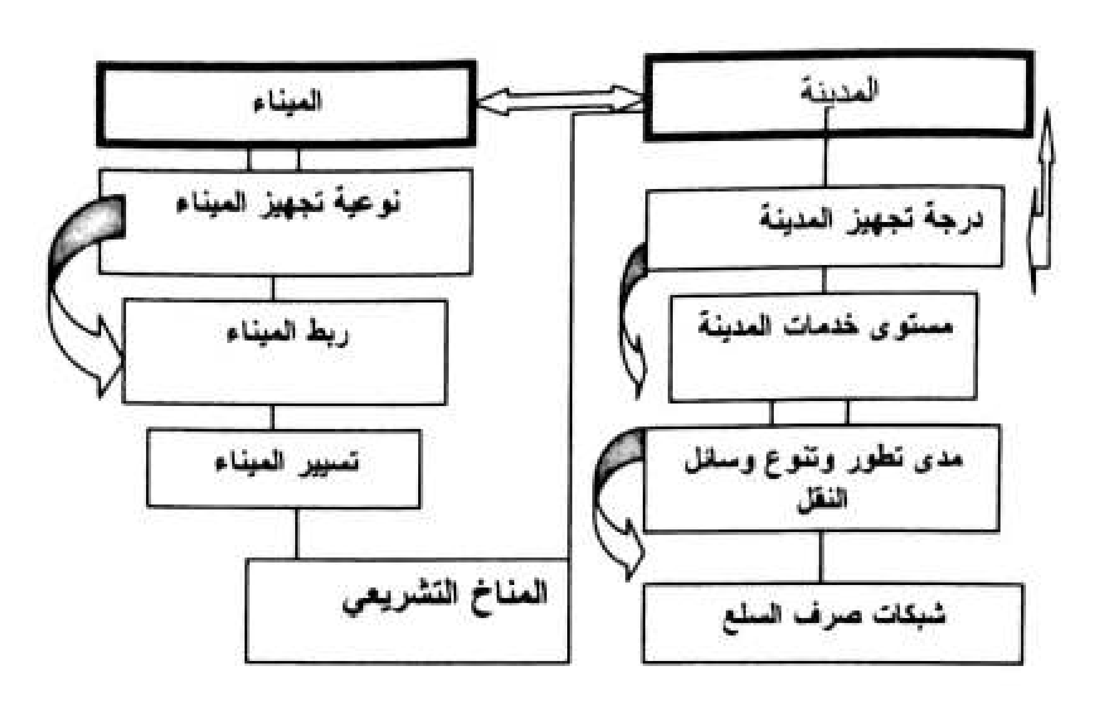
1- Dubruel. D. : Transport internodal portuvaire : Le cas de Hambourg. Paris. INRETS, 2003.

عن طريق إعادة توزيع النشاط التجاري بطريقة تضمن عوائد مالية لجميع الموانئ فالمتعاملون التجاريون وشركات النقل والملاحة البحرية يبحثون في موانئ الجيل الجديد، وهي موانئ عصرية مجهزة ومتطورة، على الخدمات التي تكون فيها احترافية من حيث تأمين خطوط النقل واستعمال السلسلة اللوجيستية.

كما أصبحت المدينة – ميناء في قلب المواجهات التي سببتها عولمة الاقتصاد باعتبارها مجالات مفتوحة أمام عوامل التغيير الداخلية والخارجية. فتخضع المدن المينائية لمنطق المنافسة وتحاول أن توفق بين الإشكالات السياسية والاجتماعية التي تعرفها من جهة وبين ضرورة تطوير حجم ودرجة تجهيزها وهيكلة المجال بداخلها وحولها من جهة أخرى.

أما التحديات التي تواجه المدن المينائية عامة ومدينة الجزائر خاصة فتتمثل في صعوبة التوفيق بين سياسة حضرية متعلقة بتنمية المدينة من الجانب العمراني والاجتماعي والحضاري وسياسة توفق بين أبعادها المحلية الوطنية وأبعادها الدولية، مما يتطلب ضرورة تعدد وظائف المشاريع الكبرى الخاصة بالتجهيزات واستراتيجيات الاندماج في الاقتصاد العالمي التي يكون الميناء ضمن أهم عناصرها سواء ما تعلق بطرق التسيير وبتنظيم وسائل النقل أو بهيكلة المجال الداخلي وظهير المدينة.

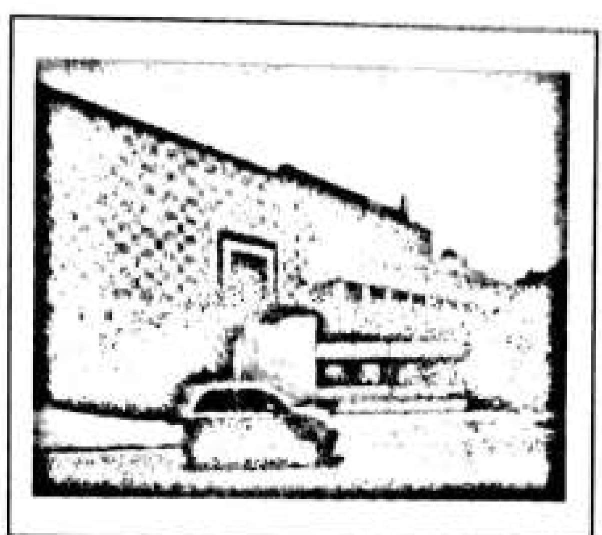
والشكل التالي يوضح العلاقات مدينة- ميناء، وفي نفس الوقت شروط تفتح كل منهما على الآخر.

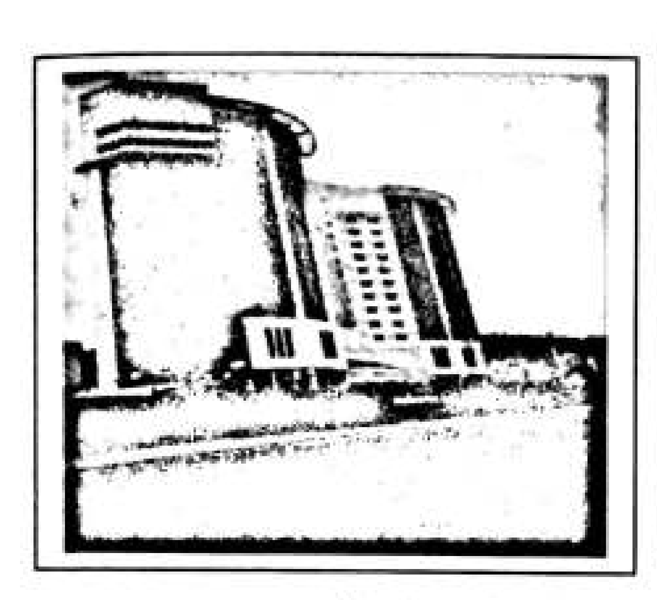


تستفيد المدينة من جميع الحركة التي يعرفها الميناء سواء استفادة مباشرة من خلال مناصب العمل التي يوفرها الميناء أو من تموينها بالبضائع المختلفة، كما يمدها كذلك الميناء بعلاقات مع الخارج عن طريق جلبه للشركات الأجنبية التي يستقدمها لتفتح لها فروعا في المدينة أو المجال القريب منها.

ونظرا للنشاطات التي انتعشت في السنوات الأخيرة مع تحرير السوق وفتح باب الاستثمار أمام الخواص من داخل وخارج الوطن، زاد عدد المتعاملين التجاريين وتوسعت مجموعة المهن المرتبطة بالميناء مثل وكالات العبور والتخليص والجمركة وشركات التأمين والبنوك الوطنية والأجنبية، فالمدينة تتمركز بها 218 وكالة بنكية و140

وكالة تأمين من بينها 17 مقر رئيسي توجد في المحيط القريب من الميناء أو في الضاحية. كما انتشرت المكاتب في المدينة وفي أحياء مركزية وضاحوية يغذيها نشاط الميناء المدر للأرباح، وهي مقرات للشركات الأجنبية ولفروعها العاملة بالجزائر، فتغير وجه أحياء بكاملها بنمط عمراني عصري تشكل فيه البنايات ذات الواجهات الزجاجية والسكن الراقي جزء هام من هذه الأحياء. أنظر الصور.





وكذلك هو الحال بالنسبة لتجارة الجملة التي تستفيد من السلع المستوردة من الميناء فمن مجموع 52 مؤسسة استيراد للمواد الغذائية والزراعية، توجد 9 منها بمركز العاصمة، و11من مجموع 69 في الحديد والميكانيكا، و10 من 25 مؤسسة استيراد الآلات الكهرومنزلية وعتاد الكهرباء[1]. ومن بين المؤسسات التي تتعامل مع الميناء والمدينة في نفس الوقت، نجد شركة سكة لينك أو ما يعرف بـ (RAIL LINK) وهي شركة فرعية من شركة النقل البحري

1- الغرفة الوطنية للتجارة والصناعة، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007.

CMA-CGM التي نقلت خدماتها إلى الجزائر للتعاون بين شركات النقل البحري والنقل بالسكك الحديدية، بحيث تم ربط ميناء العاصمة بميناء مرسيليا عن طريق نفس مؤسسة النقل، كما تم ربط الميناء الجاف في منطقة الرويبة بالميناء عن طريق خط خاص، ومكن ذلك من تقليص الوقت إلى حد قياسي من 12- 15 يوم إلى 6 أيام لوصول الحاويات بين المينائين[1].

هذه المؤشرات الإيجابية تجعلنا نتفاءل بالدور الممكن أن يؤديه تفتح المدينة على الخارج خاصة وأن إمكاناتها المختلفة تبدو لا بأس بها، لكن بالمقابل هنالك في الوقت الراهن كثير من نقاط الضعف التي مازالت تشوه صورة المدينة سواء محليا أو دوليا، كمالا بد من الإشارة إلى التخوف الذي يمكن أن يصاحب عمليات التفتح مع دخول ظواهر عكسية وسلبية كتيارات سياسية، ثقافية، دينية وتيارات هجرة. أما المؤسسات المتعددة الجنسيات والمؤسسات العملاقة، فإنها عادة ما تفرض منطقها على المجالات المستقطبة التي تمثل الموانئ أكثرها جذبا، لكنها في نفس الوقت قد تتطور بدون أن تخدم لا الأهداف الاقتصادية ولا الاجتماعية لذلك المجال(دولة).

طموحات مدينة الجزائر في البروز على الساحة الدولية : الإمكانات ونقاط ضعف الأداء الوظيفي :

1- Gouvernl. E., des lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements-on tiver du cas du Rait LINK, Cahiers scientifiques du transport, n°44, 2003.

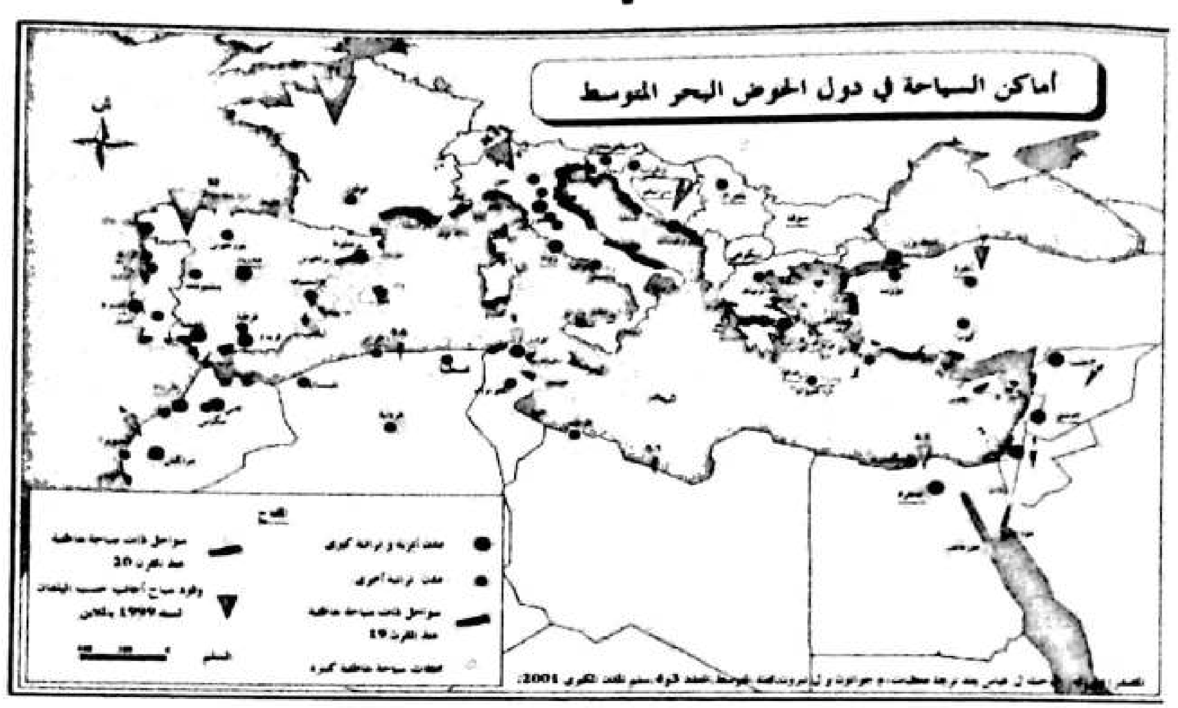
ليست جميع البحار بنفس الأهمية ولا المدن القائمة عليها وهو الحال بالنسبة للأقاليم ذات المواقع الجيدة فما بالك بتلك الأقاليم الهامشية التي لا تتمكن من إحداث حركية حولها بسبب المشكلات الاقتصادية والسياسية والسكانية المؤثرة في أدائها وفي علاقاتها التجارية الخارجية.

وتعرف منطقة البحر المتوسط التي تمر عبرها ثلث الحركة البحرية الدولية، وضعا مشابها فيما يتعلق بمدنها المينائية التي تجتمع فيما بينها في كثير من الخصائص لكنها تختلف كذلك في الكثير منها.

وترجع عوامل التقارب فيما بينها في بعض السمات، إلى تشابه الظروف التاريخية التي مرت بها خلال فترات معينة من وجودها، كما ترجع أسباب الاختلاف إلى عوامل عدة لعل أهمها هو التفاوت الاقتصادي الكبير فيما بينها، خاصة بين مدن الضفة الشمالية والجنوبية، هذه الأخيرة التي تعتبر معظمها أقل تقدما وتطورا.

وتمتلك كثير من مدن البحر المتوسط بما فيها الجزائر العاصمة، لكثير من الإمكانات الطبيعية وغير الطبيعية، والمتمثلة في المساحات الشاسعة الجميلة والخلابة والتنوع البيئي والإيكولوجي الممكن استغلاله لتطوير المجالات السياحية خاصة وأن السياحة تعتبر من القطاعات التي يعول عليها كثيرا لبروز دول الضفة الجنوبية، لكن في ظل الظروف الحالية تبقى السيطرة شبه التامة

مقتصرة على بعض الدول فقط ونصيب الجزائر من السياحة الدولية ضعيف جدا بسبب عدم وجود البنى التحتية والمرافق الكافية لمثل هذه النشاطات، أنظر الخريطة



تمتلك مدينة الجزائر إمكانات أخرى يمكن تنميتها سواء لدعم دورها محليا أو دوليا فهي تضم 54 بالمائة من مجموع المناطق الصناعية للجزائر بعدد 6 مناطق جد حيوية خاصة مع فتح باب الاستثمار وتشجيعه أمام القطاع الخاص. كما تمتلك57 بالمائة من مجموع مناطق النشاط و23 بالمائة من اليد العاملة في قطاع الإدارة والتي يمثل فيها الإطارات العليا أزيد من 50 بالمائة[1].

1- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'Alger, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Vrsion préliminaire, 2007.

تتمتع العاصمة كذلك بنسيج مقاولاتي كثيف ومرافق وتجهيزات ذات بعد دولي سواء تلك المتعلقة بعالم المعرفة والعلوم مثل الجامعات أو بميدان البحوث والتكنولوجيا مثل المراكز المتخصصة، فمن مجموع 518 مخبر بحث على المستوى الوطني تستحوذ العاصمة على 101 مخبرو14 جامعة و40 مؤسسة للبحث العلمي.

وفيما يخص النشاطات الاقتصادية، فإن العاصمة تبدو كذلك في وضعية مقبولة. خاصة وأنها تضم 26 منطقة نشاط تشغل قرابة 100ألف عامل و24 مشروع صناعي ضخم و25 بالمائة من الاستثمارات الأجنبية وعدد كبير من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة وصلت 10119 مؤسسة تمنح 57 بالمائة من مناصب الشغل في الإقليم الشمالي الأوسط.

وبالرغم من توفر الجزائر العاصمة على هذا الزخم الكبير من الإمكانات إلا أنها مازالت تعتبر مدينة ناقصة تجهيز سواء بالنسبة للمرافق الأساسية أو تلك التي تمنحها بعدا دوليا وتمكنها من التفتح على الخارج، ولعل أكثر نقاط الضعف بالنسبة للعاصمة هي المتمثلة في أدائها الوظيفي الذي لم يرق بعد إلى ما هو عليه في مدن أخرى، حتى تلك الواقعة في الضفة الجنوبية من البحر المتوسط.

فبسبب غياب إستراتيجية واضحة في هذا المجال، وبسبب التركيبة الحضرية غير المنسجمة مع أهدافها كمدينة تريد أن تدعم قدراتها الوظيفية، مازالت المدينة التي تضم أحياء بها ارث حضاري

كبير غير مهتم به، تعيش انعكاسات المشاكل الحضرية والعمرانية وحتى الاجتماعية، فالأحياء الضاحوية المهمشة وغير المهيكلة تشوه وجه المدينة وتخلق انعكاسات عميقة على استغلال المجال، مما يخلق إطارا حياتيا غير ملائم ولا وجه لائق بمدينة حباها الله بالموقع الجيد وبالإمكانات الطبيعية الهامة.

مشاريع التحسين الحضري ودعم الأبعاد الدولية للمدينة. أي تصور وأي إستراتيجية ؟

تعرف المدينة منذ سنوات، وفي إطار تطبيق توجيهات المخطط الوطني للتهيئة العمرانية، انتعاشا ملحوظا في كثير من المجالات خاصة تلك المتعلقة بالجوانب العمرانية التي يتوخى فيها تنمية المدينة وتطوير قطاعاتها الحساسة، كقطاع المال والأعمال وقطاع السياحة وقطاع الثلاثي الأعلى بصفة عامة، فلأول مرة سيكون للعاصمة مركز إدارة أعمال يضم عددا كبيرا من المرافق ذات البعد الدولي.

كما تستثمر السلطات العمومية لتحسين معالم المدينة، ببناء مرافق البنية التحتية وإنشاء الطرق وإصلاح الأحياء القديمة والأحياء العشوائية في المنطقة الحضرية للمدينة وإعادة بناء البيئة الايكولوجية وغيرها من المنشآت الأساسية.

وسعيا لبناء المدينة وإدارتها على مستوى رفيع وتحسين وظائف المدينة ومعالمها، تهتم المدينة بحماية البيئة وتسلك طريق التنمية المستدامة باعتبارها جزء من إستراتيجية التنمية حتى آفاق 2025.

وتعمل المدينة على بناء واجهة ساحلية ومدينة مائية بهدف فتح

المدينة في الداخل على البحر وفتحها على الخارج عن طريق تجهيزها بمرافق الراقية، ستتجز في منطقة خليج الجزائر وخاصة في الضاحية الغربية. كما سيعرف الميناء عمليات تهيئة كبيرة لأن الرفع من المستوى الوظيفي للمدينة مرتبط بتنمية الميناء والتوازن بين تنمية الميناء والمدينة.

وتعمل السلطات العمومية على تعزيز وضع المدينة كأكبر مركز عمراني له وزنه في هيكلة جميع المجال الوطني، بدعم روابطها الوظيفية داخليا عن طريق تطوير شبكات النقل والموصلات، ومع الخارج عن طريق اتخاذ إجراءات على أكثر من مستوى، بحيث يكون الميناء أحد العناصر الهامة التي تبنى حولها تصورات تهيئة المدينة مستقبلا. وترتبط عمليات تهيئة الميناء بعمليات ستشهدها المدينة وموانئ أخرى قريبة تهدف إلى جعل الميناء ميناء دوليا حديثا وشاملا ومتعدد الوظائف. وتخطط المدينة بدء مشروع نقل الميناء شرقا، وبناء منطقة لرسو السفن السياحية وسفن النزهة غرب منطقة الخليج.

الخاتمة

يعتبر الميناء عنصرا هاما في الاقتصاد الوطني، إذ كل التبادلات التجارية الدولية تجري عن طريق البحر، لكن الفعالية والنجاعة الاقتصادية مرتبطان ارتباطا وثيقا بدرجة تنظيم وتسيير الموانئ بطريقة حديثة ومنتظمة، تضمن المردودية وفق مقاييس عالمية وخاصة ونحن نمر من احتكار النشاطات البحرية إلى فتح المجال

للسوق الحرة والمنافسة. فالموانئ الجزائرية بكل أصنافها، غير مستغلة استغلالا عقلانيا يضمن المرودية المرجوة، خاصة الموانئ متوسطة الحجم التي تعاني مشكل انخفاض وتيرة نشاطها في حين أن الموانئ الكبيرة تعرف نوعا من الضغط، كما هو الحال بالنسبة لميناء العاصمة.

يقع ميناء العاصمة في قلب المنطقة المركزية للمدينة ويربط معها بعلاقات تتسم بالشدة والتنوع خاصة في السنوات الأخيرة بسبب زيادة نشاطه وحجم الحركة التجارية التي تمر عبره. جزء هام من حجم الحركة البحرية والتبادل التجاري للجزائر يمر من ميناء الجزائر، الذي يبقى أول ميناء استيراد يعرف حركة كثيفة من المتوقع أن تزيد في السنوات القادمة، مما يحتم على الميناء، وفي ظل المنافسة الحادة القائمة بين موانئ البحر المتوسط، أن يطور في طرق تسييره وفي أساليب معالجته للحركة البحرية والتجارية من عمليات شحن وجمركة وتخليص، خاصة وأن بعض المؤسسات النقل البحري العالمية فتحت لها فروعا بالعاصمة مقدمة خدماتها التي قد تقصي المؤسسات المحلية العاملة في نفس الميدان.

ترافق عمليات تطوير نشاط الميناء عمليات تهيئة ضخمة تعرفها المدينة وتدخل في إطار دعم سياسة تفتحها على العالم وبالخصوص على منطقة البحر المتوسط، المنطقة التي ترتبط بها الجزائر تاريخا واقتصادا، فمن المنتظر أن تأتي هذه المشاريع بالجديد وتضع المدينة على أول درجات الارتقاء إلى مصاف المدن ذات الأبعاد الدولية.

المراجع

1- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'ALGER, Ministère de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de l'Environnement, Version préliminaire, 2007.

2- Ministère des transports, plan de développement stratégique des ports algériens, Global Insight FRANCE , Maffat et Nishol Enginears inc, Amiship USA, Algérie, décembre 2005.

3- Gouvernal. E., Les lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements peut-on tirer du cas du RAIL LINK, cahiers scientifiques du transport, n°44,2003.

4- Dubruel.D. Transport intermodal portuaire : le cas de Hambourg, Paris, INRETS, 2003.

Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le 5- fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.

6- Gouvernal. E., Huchet. J.P. La logique du conteneur : le principal enjeu de l'industrie maritime de lignes régulières, actes du colloques, IUT de Saint – Nazaire, Université de Nantes, 1998.

7- CNRS, Pratiques et représentations de l'espace dans les communautés méditerranéennes, par : H.Balfer, P. N.Bauratau et autres, France, 1976.

8- الغرفة الوطنية للتجارة والصناعة، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007.

9- منشورات كلية الآداب ولعلوم الإنسانية، الرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109 ، العثمانيون والعالم المتوسطي، المغرب، 2003.

أهمية ميناء إيول قيصرية (شرشال الحالية)

أ.د. الزهرة زعبي
قسم التاريخ/ جامعة الجزائر

مقدمة

إشتهر البحر المتوسط في العصر القديم بتعدد موانئه التي كانت تعد قاعدة لإمبراطوريات بحرية، وكثرتها تتجلى من خلال المسافة القصيرة التي تفصل كل ميناء عن الآخر، بحيث لا تتجاوز مسيرة يوم واحد، وبما أن الجزائر هي إحدى البلدان المطلة على هذا البحر، فهي تتميز بتعدد موانئها التي كانت لها شهرة كبيرة بين شعوب العالم القديم.

ومن المعروف أن الموانئ هي أحد جوانب الإرث الإنساني الذي تناولته الكتابات التاريخية بإسهاب، بالإضافة إلى كونه مجال دراسة من قبل إختصاصات أخرى، لأن وجود الموانئ يكشف لنا عن مدى إهتمام الإنسان القديم بالبحر وإستغلاله كوسيلة إتصال بمناطق أبعد. فهي صورة تعكس لنا تفاصيل كثيرة عن ذلك العصر، كالعلاقات السلمية والحربية بين الشعوب.

ومع ذلك فإنني أجد الأبحاث الأكاديمية مقصرة في دراستها، وفي أحيان كثيرة تركز على بعض الموانئ التي ظلت بقاياها بادية للعيان أو تردد ذكرها في المصادر الأدبية، لذلك جاءت هذه الدراسة كمساهمة في إثراء هذا النوع من الدراسات.

دوافع إختيار الموضوع

إجتمعت لدي جملة من الدوافع جعلتني أختار ميناء إيول - قيصرية أوجزها في مايلي :

- تواصل وجود ميناء إيول- قيصرية منذ عصر ما قبل التاريخ إلى الوقت الحالي.
- تزامن تواجده في العصر القديم مع موانئ تعد من أشهر الموانئ القديمة، والتي كانت قاعدة لإمبراطوريات بحرية، كميناء قرطاج، فاروس بالإسكندرية، والميناء الروماني أوستي.
- إرتقائه في فترات محددة خلال العصر القديم ليصبح ميناء عاصمة.
- لم تعط الدراسات المتخصصة لميناء إيول – قيصرية العناية الكافية مقارنة بوزنه التاريخي، وبالتالي فإنه لم يدرس دراسة جدية من قبل المختصين سواء كانوا أثريين أو مؤرخين، وكل الذين تناولوه أشاروا إليه بشكل مختصر في إطار دراسة شاملة.
- عرف ميناء إيول – قيصرية خلال الفترة الممتدة من أربعينيات القرن التاسع عشر إلى غاية الستينيات من القرن العشرين أبحاث ميدانية وتنقيبات أثرية على اليابسة أو تحت الماء، سواء من قبل مختصين أو غير مختصين، غير أن هذه التنقيبات توقفت ولم يستغل الكثير مما كشف عنه في الكتابات التاريخية.
- لمست خطورة تآكل سواحل أفريقيا الشمالية نتيجة للحت البحري وما ينجم عنه من إتلاف للآثار الساحلية وهي الحالة التي تعانيها شواطئ ميناء إيول- قيصرية مع الجزيرات المتواجدة فيه، فهذه

الظاهرة تشكل تهديدا يعمل على إخفاء بقايا ماضي قد يمدنا بمعلومات وإجابات عن إستفسارات كان ولا يزال ميدان البحث بحاجة إليها.

أهداف الدراسة

- إبراز أهمية ميناء إيول – قيصرية خلال العصر القديم.
- إمكانية تصنيفه ضمن الموانئ العالمية في ذلك العصر.
- التحسيس بخطورة إندثار جزء من معالمه القديمة في الفترة الإستعمارية أثناء إنشاء الميناء الحديث، وما لحق بما تبقى منه في الوقت الحالي من إهمال.
- التأكيد على أن لإيول – قيصرية مجموعة من الموانئ وليس ميناء واحد.
- لفت إنتباه الهيآت المعنية بأنه حان الوقت للإهتمام بهذا النوع من الدراسات، وضرورة إجراء تنقيبات أثرية تحت الماء، على غرار ما يحدث من أبحاث في مناطق مختلفة من العالم، والإستفادة من الخبرات العالمية في هذا المجال والتعاون مع مراكز الأبحاث الدولية.
- إعادة ترميم أجزاء من الميناء وجعله معلما تاريخيا وسياحيا يذكر الجميع بقيمته وعظمته التاريخية لأنني أعتبره بحق ميناء عاصمة الدولة الجزائرية في العصر القديم.

المصادر التي تناولت ميناء إيول- قيصرية :

- ذكرت رحلة حانون القرطاجي التي قام بها في القرن الخامس ق.م عديد المواقع الساحلية المتواجدة في شمال القارة الأفريقية ومنها إيول- قيصرية، ولو أنه لم يذكر تفاصيل عن مينائها إلا أن ذلك يعد دليلا كافيا على وجوده في ذلك العصر.

- تؤكد رحلة سيلاكس Scylax التي حدثت حوالي 350 ق.م على العلاقات التجارية التي كانت تربط قرطاج بإيول- قيصرية إبتداء من القرن الرابع ق.م، ونحن نعلم بأن تلك العلاقات تتم عبر البحر بوجود ميناء.

- أشار پوليب Polybe الذي عاش بين 210 و122 ق.م والذي قاد رحلة حول أفريقيا إلى وجود مراكز هامة في بلاد نوميديا وموريطانيا بما فيها إيول، لكن الجزء الخاص بهذه المعلومات ضاع ووصلنا بعض منه عن طريق من جاؤوا بعده ومنهم على وجه الخصوص بلين الكبير Pline l'ancien في الكتاب الخامس من موسوعة : "التاريخ الطبيعي".

- ذكر ديودور الصقلي Diodore de Sicile في كتابه : "المكتبة التاريخية" معلومات تتعلق خصوصا بالعلاقات التي كانت سائدة بين كل من مدينة قرطاج وموقع إيول، ولو أنه لم يذكر الميناء بصورة واضحة إلا أن ما قاله يدل على أهميته وقيمته آنذاك، خصوصا وأن الإتصالات بين قرطاج ومناطق البحر المتوسط

كانت في الأساس تتم عبر البحر، وهذا يفترض وجود ميناء قادر على إحتواء السفن بمختلف أنواعها وأحجامها.

- أما الجغرافي سترابون Strabon فقد ذكر الميناء بصريح العبارة وباختصار، جاء فيها بأن مدينة إيول- قيصرية كان لها ميناء وتقابله جزيرة صغيرة.

- بدوره دوّن بطليموس Ptolémeé حوالي ثلاثين مركزا ومدينة ساحلية على الشاطئ الموريطاني ومن بينها بالطبع موقع إيول- قيصرية، وتكلم هو أيضا عن الجزيرة المقابلة للميناء والتي ذكرها بإسم : Psamathos.

- من جهته قدم المؤرخ الروماني ديون كاسيوس Dion Cassius في مؤلفة التاريخ الرومانيHistoire romaine معلومات مهمة عن التاريخ السياسي لموريطانيا منذ فترة حكم الملك بوكوس الثاني إلى غاية مقتل بطليموس وهي معلومات تفيد ولو بشكل غير مباشر في إعطاء صورة عن مدينة إيول- قيصرية في ذلك العصر وبالطبع مكانة مينائها من خلال تلك الأحداث وخاصة دوره الدفاعي.

- بالرجوع إلى مصادر العصر الوسيط نجد بعض الرحالة العرب قد أشاروا إلى ميناء إيول- قيصرية، فمثلا إبن حوقل الذي عاش في القرن العاشر تكلم عن آثار مدينة شرشال بما فيها الميناء، إذ ذكره بكلمة مرسى بمعنى أن الميناء في عهده لا يزال مستغلا.

- مئة سنة من بعده نجد الجغرافي البكري يقول عنها في كتابه "وصف أفريقيا " بأن مدينة شرشال هي مدينة مهجورة وأن مينائها مغمور تحت المياه.

تصوره لميناء إيول- قيصرية في العصر القديم وتحديدا في العهد الروماني بناء على نتائج التنقيبات التي حدثت في المدينة خاصة من قبل A.Ravoisié ، والإشارات الواردة من طرف الرحالة "شاو"، حيث وصف Cagnat الميناء ووضع له مخططا وقال بأنه كان مزدوجا : عسكري وتجاري، وتمكن من تحديد عدد وحدات الأسطول التي كانت تتواجد به.

ومن الذين كتبوا عن هذا الميناء وأعطوه أهمية كبيرة المؤرخ المشهور "قزال" S.Gsell في : الأطلس الأثري للجزائر ورقة رقم 04، أعطى تفاصيل جد دقيقة عنه مستفيدا من الأبحاث التي سبقته، خصوصا وأنه كان من الذين عملوا ميدانيا في المنطقة، وقد أفاده ذلك في إنجازاته العديدة، أذكر منها على سبيل المثال لا الحصر :

Monuments antiques de l'Algerie ، والتي أشار فيها لميناء إيول- قيصرية في الجزء الثاني منه.

كما أعطى معلومات وافية عن المدينة بما فيها الميناء في الجزء الثامن من موسوعته التي تحمل عنوان : Histoire ancienne de l'Afrique du Nord ، وله أيضا دراسات خاصة بتاريخ مدينة شرشال منها : Cherchel, antique Iol Caesaréa ، وهو بذلك يعتبر المؤرخ الرئيس لهذه المدينة، حيث نشر عنها كذلك في سنة 1926 فصلا ضمن عمله : Promenades archéologiques aux environs d'Alger.

من جهته قام le Commandant Quemard في سنة 1931 بإنزال غواصين في الجزء الشرقي من الميناء أسفرت عن وجود بقايا بناءات تحت الماء. وقد قام في هذه الفترة بإنجاز خريطة لشاطئ المدينة جمع فيها دلالات ثمينة، وقد نشر هاته الدراسة في عمل مشترك مع C.F Lacoste حملت عنوان : Les ports antiques d'Algerie. La division navale de Maurétanie. Le port militaire romain de Césarée (Cherchell). Esquisse archéologique et historique d'après les découvertes et sondages les plus récents، في : Revue maritime، ديسمبر 1932.

إلى جانب ذلك فإن علم الآثار البحرية لعب دورا في تعريفنا بالميناء في عصوره القديمة حيث قام مجموعة من الغواصين رفقة عالم الآثار Ph. Diolé بإكتشافات تؤكد وجود آثار غارقة في الموقع القديم، وقد سجل ذلك في كتابه : Promenade d'archéologie sous-marine الذي نشره سنة 1952 حيث تكلم في الفصل السابع منه عن ميناء مدينة شرشال التي مكث فيها 8 أيام وهي مدة قصيرة كما أوضح ذلك بنفسه، خاصة وأنه في كثير من الأحيان لم تسمح له حالة البحر بالغوص وبالتالي فهي دراسة غير كافية وموجزة رغم أهميتها.

من التقنيات المهمة والملفتة للإنتباه ما قام به Jean Lassus بين سنتي 1958 و1959 والتي نشرت نتائجها في : Comptes Rendus des Séances de l'Academie des Inscriptions et Belles Lettres سنة 1959 المجلد 103 رقم : 2 بعنوان : Les découvertes récentes de Cherchel

تتعلق خاصة بالميناء والجزيرة المعروفة بإسم جوانفيل Joinville، أكد من خلالها بأن الأثر الأكثر قدما المكتشف في تلك الجزيرة يعود إلى القرن السادس أو الخامس ق.م، والشيء المهم الآخر هو إكتشافه لبقايا المنارة القديمة التي أعطى تفاصيل وافية عنها.

كما قام الإنجليزيان المختصان في الآثار البحرية R.A.York وD.P.Davidson بنشر كتابهما : Roman harbours of Algéria. Maghreb project سنة 1968، وقد ذكرا بدورهما آثارا غارقة للميناء القديم، إلى جانب ذلك إكتشفا ميزة أخرى ميزت هذا الميناء ألا وهي الصيد البحري، حيث عثرا على أحواض لتربية الأسماك وبالقرب منها أحواض لتمليحها.

ومن بين الدراسات التي لا بد من الإشارة إليها أطروحة الدكتوراه التي أنجزها : Ph.Leveau بعنوان : Caesaréa de Maurétanie, une ville romaine et ses campagnes، نشرت من قبل المدرسة الفرنسية بروما سنة 1984، وتعتبر دراسة تاريخية وأثرية على درجة عالية من الأهمية، تدور حول مدينة قيصرية عاصمة موريطانيا القيصرية وما جاورها. تطرقت الدراسة إلى ميناء المدينة والأهمية التي كان يتمتع بها لكن لم تعط تفاصيل كثيرة.

أحدث الدراسات التي إستطعت الإطلاع عليها هي أطروحة دكتوراه تحمل عنوان : Les ports phéniciens et puniques. géomorphologie et infrastructures قدمت من قبل : Nicolas Carayon،

نوقشت بتاريخ : 17 ماي 2008 بجامعة ستراسبورغ، تناول فيها صاحبها ميناء قيصرية خلال الفترة السابقة للعهد الروماني من جوانب عديدة : الميناء الطبيعي وحوض جزيرة جوانفيل والرصيف وأشياء أخرى كثيرة.

الموقع وأصل التسمية

يبعد ميناء إيول قيصرية حوالي 100 كلم إلى الغرب من الجزائر العاصمة[1]. وقد ساد الإعتقاد لمدة طويلة أن إسم الميناء القديم مأخوذ من إسم إله فينيفي[2]. لكن الدراسات العلمية تؤكد أن إيول تعود إلى الأسماء التي تبدأ بـ : il اللاتينية والتي تعني جزيرة[3]، إذ نجد أن كل المواقع الساحلية للشمال الأفريقي التي تتواجد بقربها جزر تبدأ بحرف : I مثل : إيجيجلي(جيجل الحالية) وإيكوزيوم (الجزائر العاصمة). ولو تعمقنا أكثر في الموضوع سنجد أن أصلها فينيقي وتعني نفس المعنى اللاتيني أي جزيرة.

وإبتداء من عصر الملك يوبا الثاني (25 ق.م – 23 م) أطلق عليها : قيصرية عرفانا لقيصر[4]، وقد ذكر موقعها بهذا الإسم في مجموعة من المصادر الكلاسيكية منها كتابات بلين[5] وسترابون[6]. وذكرت بالإسمين معا أي إيول – قيصرية من قبل الجغرافي بطليموس[7].

أما عن إسمها الحالي شرشال فلا يوجد تفسير مقنع وأكيد، رغم أن بعض الرحالة العرب كانوا قد أرجعوا إسمها إلى المهندس Shenschar الذي بنى جدارا شُبه بسور مدينة شرشال القديم.

لمحة تاريخية حول ميناء إيول- قيصرية

من خلال المكتشافات الأثرية والمصادر الأدبية فإن ميناء إيول- قيصرية مرّ في العصر القديم بمراحل متواصلة.

مرحلة ما قبل التاريخ

إلى غاية اليوم لم يعرف بالتحديد أوّل من أنشأ ميناء إيول- قيصرية، لكن تم الكشف عن وجود مخلفات تعود إلى العصر الحجري القديم، وتحتوي على أدوات موستيرية في مواقع قريبة جدا من الميناء، منها كهوف جبل شنوة. بالإضافة إلى ذلك أُكتشف خنجرا يعود إلى العصر الحجري النحاسي برأس جبل الشنوة المطل على الميناء. هذه الإكتشافات أدت بكل من G.Camps وP.R Giot بتقديم فرضية قيام الشعوب الساكنة بالقرب من البحر في هذه المنطقة بالملاحة منذ ذلك العصر[8]. والتي رأى فيها Ph Leveau أهمية كبيرة لأن الأمر يتعلق مباشرة بالمرحلة التي تسبق مجيء الملاحين الفينيقيين[9]. وإن كانت المسألة بحاجة لدراسة أعمق إلاّ أنها تعتبر دليلا هاما على أن الميناء كان له وجود ودور منذ ذلك الزمن.

المرحلة الفينيقية

ومع ذلك فإنّ الكثير من المؤرخين يرون أن الفينيقيين هم أوّل من أسس ميناء إيول- قيصرية مثل باقي الموانئ الأخرى، والدليل هو إسم الموقع الذي يعود إلى أصل فينيقي، وأيضا ذكره من قبل

المصادر الأدبية على أنّه كان خلال العصر البونيقي ميناء بأتم معنى الكلمة وليس مجرد مخبأ.

أمّا المُكتشفات الأثرية فهي عديدة ومتنوعة منها صنج Cymbale من البرونز أستخرج من تحت الماء أثناء تنقيبات عالم الآثار البحرية Ph.Diolé كُتب عليه كتابات بونيقية تؤرخ بالقرن الثاني ق.م، وقطعة من تابوت ذو صنع فينيقي وجعارين مصرية وفينيقية[10].

وحدد أقدم أثر للفينيقيين بالقرنين السادس والخامس ق.م من خلال ما تم العثور عليه في جزيرة جوانفيل، والذي يؤكد بأنهم إستوطنوا جنوبها أي إستغلوا الحوض المائي الذي يمتد بينها وبين الشاطئ كميناء طبيعي، لكن لم تفصح هذه المكتشفات عن قيام الفينيقيين بتهيئته كبناء الحواجز والأحواض وغيرها، على غرار ما فعلوه في محطات أخرى[11]. ومع ذلك فإنه إحتل المكانة الثانية في ذلك الوقت من حيث الأهمية ودوره في غربي البحر المتوسط بعد ميناء قرطاج.

وقد كشفت التنقيبات التي أجرها G.Vuillemot في الجزيرة أنّ هناك طبقات أقدم من الطبقة التي تعود إلى العصر الهللنستي، والتي حدد تاريخها بالقرن الخامس ق.م. كما أكدت البعثة الجزائرية الانجليزية التي قادها كل منT.W Patter ونصيرة بن صديق سنة 1979، والتي نقبت تحت الساحة العمومية بمدينة شرشال

على وجود طبقات تعود إلى نفس تلك الفترة تثبت أنّ الشريط الساحلي إستوطن من قبل الفينيقيين[12].

والمعروف عن الفنيقيين عند قدومهم إلى بلاد المغرب يقومون بالبحث عن المناطق التي بها خلجان أو التي تتواجد أمامها جزر لأنهم في البداية لم يكونوا يحدثون أية تغييرات على الموقع، وقد جلبهم موقع إيول – قيصرية لأنه يتوفر على شروط الميناء الطبيعي، فجزيرته تعتبر كاسرا للأمواج وتحميه من الرياح الشمالية الشرقية، لكن الأبحاث في الوقت الحالي لم تؤكد فيما إذا كانوا قد بنوا سورا حول الجزيرة[13].

المرحلة النوميدية

كان موقع إيول من ضمن ممتلكات مملكة المازيسيل أثناء حكم الملك سيفاكس Syphax، وبعد إنهزامه سنة 203 ق.م أدمجت مملكته في مملكة الماسيل التي شكلت من قبل ماسينيسا[14].

إرتقت إيول خلال هذه المرحلة إلى مصاف عاصمة في زمن الملوك النومديين منهم ميكيبسا الذي حكم بين 148 و118 ق.م، ثم الملوك المور : بوكوس الثاني الذي أنشأ فيها إقامته، وكان حليفا لقيصر خلال الحرب الأهلية الرومانية، وبعد موته سنة 33 ق.م، وفي ظل عدم وجود وريث له، أخذ أوكتافيوس هذه المملكته [15]. إن إختيار موقع إيول- قيصرية من قبل بوكوس كعاصمة لمملكته

يفسر، من الممكن، بوجود تجمع سكاني مهم بها لأهالي المنطقة المتأثرين كثيرا بالثقافة البونيقية.

كما إتخذها يوبا الثاني عاصمة لمملكته موريطانيا التي ضمت المغرب وثلاثة أرباع الجزائر، وتجمع المصادر على أنه جعلها ميناء كبيرا، وإستمرت كذلك أثناء حكم إبنه بطليموس (23م - 40م)[16].

المرحلة الرومانية

بعد مقتل بطليموس من قبل الإمبراطور كاليقولا Caligula، قسمت موريطانيا إلى مقاطعتين يفصلهما نهر ملوية وهما : موريطانيا الطانجية وموريطانيا القيصرية التي إتخذت مدينة قيصرية عاصمة لها[17]، وبالتالي تواصل دور مينائها في هذه المرحلة إلى غاية نهاية العصر الروماني.

ومنذ العهد الوندالي تمتعت هذه المقاطعة بنوع من الإستقلالية. حيث إكتف الوندال ببعض المراكز الساحلية بما فيها بالطبع ميناء قيصرية. فجنسريق قائد الوندال كان منذ وصوله إلى شمال أفريقيا قد جعله محطة للأسطول الوندالي[18].

كما تواصل وجود هذا الميناء في العصر البيزنطي، لأن البيزنطيين كانوا قد حافظوا على نفس مخطط المدينة بما فيها الميناء. لأنهم كانوا قوة بحرية بالدرجة الأولى، فإلقاء نظرة على الليمس البيزنطي يتضح ذلك، حيث كانت بقايا القلاع البيزنطية منتصبة حول كل ميناء ومنها بالطبع ما وجد حول ميناء قيصرية[19].

ورغم أن الميناء تواصل دوره حتى بعد العصر القديم إلا أن ذلك لم يكن بنفس الأهمية التي كان عليها في السابق، وهو ما نستخلصه من قول ابن حوقل : "... وشرشال مدينة قديمة أزلية قد خربت، وفيها مرسًى وبها آثار قديمة وأصنام من حجارة ومبان عظيمة" [20]. وأرجع الرحالة شاو تحطيم معالم مدينة شرشال بما فيها الميناء إلى زلزال قوي جدا لدرجة أن الميناء أصبح يعج ببقايا المباني[21].

هياكل الميناء

بالنظر للمخطط الذي وضعه R.Cagnat لميناء إيول- قيصرية في العصر القديم (أنظر الشكل رقم : 1)، نلاحظ تقسيمه إلى ميناءين، وكما يقول فإنه اعتمد في ذلك على ما ذكره الرحالة شاو، وبالاستعانة بالمخطط الذي قدمه A.Ravoisié، المتمثل في منظر لميناء شرشال سنة 1840، كما اعتمد على أعمال بعض المهندسين والعسكريين منها مثلا الإكتشافات التي جرت سنة 1841 من قبل Richard قائد مازافران والاكتشافات التي حدثت سنة 1843 من قبل Giret مهندس الجسور، وهي أعمال سمحت له بأن يكوّن صورة عن تهيئة الميناء قديما[22]. وعمله هذا نجده يتردد في كتابات S.Gsell[23] بل في كل دراسة تتعرض لميناء إيلول- قيصرية.

الميناء التجاري : (أنظر الشكل رقم : 1)

حسب المؤرخ Cagnat فإنه يقع في الجزء الشرقي، ويشغل الحيّز الغربي من خليج شرشال، يحدّه من الشرق كاسر الأمواج[24] الذي

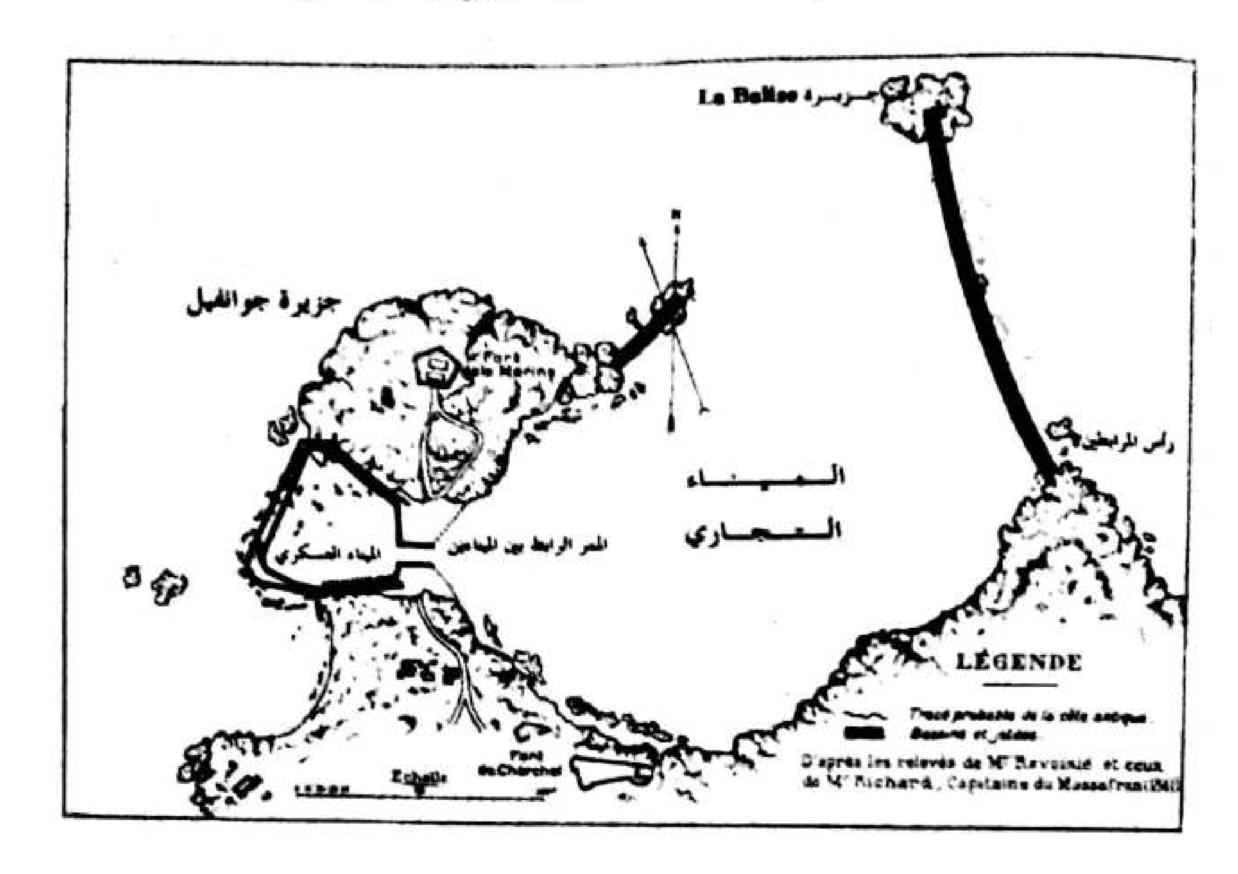
ينطلق من رأس المرابطين إلى غاية جزيرة la Balise، كانت بدايته عريضة عند الشاطئ ثم يصبح ضيّقا[25]. وإلى غاية اليوم يمكن رؤية الصخور البارزة من تحت الماء شاهدة عليه كما توضحه الصورة.

حُدّد مدخله من ناحية الشمال بين نهاية هذا الكاسر وبين طرف كاسر آخر يربط جزيرة جوانفيل بجزيرة موازية لها، وهو معرّض بشكل كبير للرياح الآتية من الشمال[26]، وقدّر Ph.Leveau مساحته بـ 9 هكتارات[27].

يذكر Cagnat أن هذا الميناء يتصل بالميناء العسكري بواسطة مدخل ضيّق قدرّه Ravoisié بـ 10,20 م. أماّ Giret فقدّره في المخطط الذي وضعه بـ 15 م[28].

ورغم كثرة الصخور وحطام المباني فيه لدرجة أن ديولي Diolé لم يستطع تقدير عمقه، إلاّ أن الأبحاث لم تهتم بدراسة هذا الكاسر، وبالتالي لم يعط تاريخا محدّدا له أو العصر الذي يعود إليه[29]، لكن N.Carayon قال بأنّه يعود إلى العصر الروماني، لأنّ الكواسر العمودية la jetée perpendiculaire على الشاطئ لم يثبت وجودها.

شكل رقم 1 : مخطط ميناء إيول- قيصرية



المرجع (بتصرف) : R.Cagnat, l'Armée romaine.

قبل العصر الروماني[30]. ويرجع المؤرخ S.Gsell إنشائه إلى الملك يوبا الثاني[31]. أماّ ديولي فيرى بأنّ جزء من تلك الآثار سابقة للعصر الروماني، ويعتقد أن وفرة الحجارة والأعمدة وحطام المباني خاصة المتواجدة قرب الشاطئ تدل على وجود عمارات كانت قد بُنيت على الشاطئ وعلى ذلك الكاسر.كما لفت إنتباهه كسر أو ممر عند منتصف الكاسر لكن لم يتمكن من تحديد طبيعته، هل هو كسر أُحدث في عصر لاحق أو أنّه عبارة عن ممر أنشئ منذ البداية ويُعد أحد مداخل الميناء، وحسب رأيه فإنّ الفصل في ذلك يكمن في

رفع الأنقاض التي لاحظ عليها نقوشا يمكن أن تمد الباحثين بمعلومات وتجيب عن إستفسارات[32].

إن ما وجده ديولي من بقايا مباني كثيرة تحت الماء يؤكد صحة مشاهدات الرحالة شاو في القرن الثامن عشر حين قال عندما يكون مستوى مياه البحر منخفضا، وهو ما يحدث في غالب الأحيان بعد هبوب رياح الجنوب والرياح الآتية من الشرق، نرى أن عمق هذا الميناء يزدحم بالأعمدة الضخمة وحطام الجدران، وأشار في نفس السياق إلى الحماية الكبيرة التي كان يقدمها الميناء للسفن، وكانت المباني المتواجدة حوله تتمتع بدورها بحماية كلية من الرياح التي تهب من مختلف الجهات[33].

ورغم أن كل الذين درسوا ميناء إيلول- قيصرية قد أجمعوا على أنّ هذا الجزء الشرقي يُعد الميناء التجاري

إلا أنّ Diolé خالفهم، وقال بأنّه كان ميناء للصيادين. وبالمقابل حدّد الميناء التجاري بالقرب من التجمع السكاني أي على الشاطئ وتحديدا بالقرب من الخزانات عند مصب واد صغير في شاطئ رأس المرابطين وهو المكان -حسب رأيه- الذي كانت تصطف فيه السفن التجارية للفينيقيين والإغريق والبونيقيين[34].

الميناء العسكري : (أنظر الشكل رقم : 1)

يقع بين جزيرة جوانفيل والشاطئ، يتمتع بحماية جيدة من الرياح التي تهب من مختلف الجهات بفضل تلك الجزيرة، وهو يتطابق مع الميناء الحالي.

وصفه كل من Cagnat[35] وGsell[36] بأنه الميناء العسكري، وكان محميا من ناحية الشمال بجزيرة جوانفيل، ومن الغرب بواسطة كاسر jetée يربط الجزيرة باليابسة، ولم يبق اليوم من البناءات القديمة أي أثر، لكن Carayon يرى عدم الجزم بأنه ميناءا عسكريا لعدم العثور به على شيء ذو خاصية عسكرية[37].

يرجع البعض تأسيسه إلى الملك يوبا الثاني لكن في الحقيقة أن وجوده سابق للممالك النوميدية، لأن الرحالة سيلاكس في القرن الرابع ق.م قال بأنه ميناء جزيرة، ولأنه أكتشف في الجزيرة ذاتها مخلفات تعود إلى الفينيقيين المعروفين بتهيئتهم للموانئ. وعلية فإن مافعله الملك يوبا هو إعادة تهيئته وربما توسيعه.

قدر Cagnat عمقه بين 2,5 م و3,2 م، وبإمكانه إستقبال 13 سفينة ذات صفين من المجاديف يصل طول كل واحدة منها 52 م وعرضها أكثر من 6 م[38].

ظلت آثاره التي ذكرها الرحالة شاو والمتمثلة في سور ذو أروقة، دكاكين، ورشات لتصليح السفن، ودار الأسلحة بادية للعيان، وقد شاهدها كل من Ravoisié وGiret في الأربعينيات من القرن التاسع عشر[39].

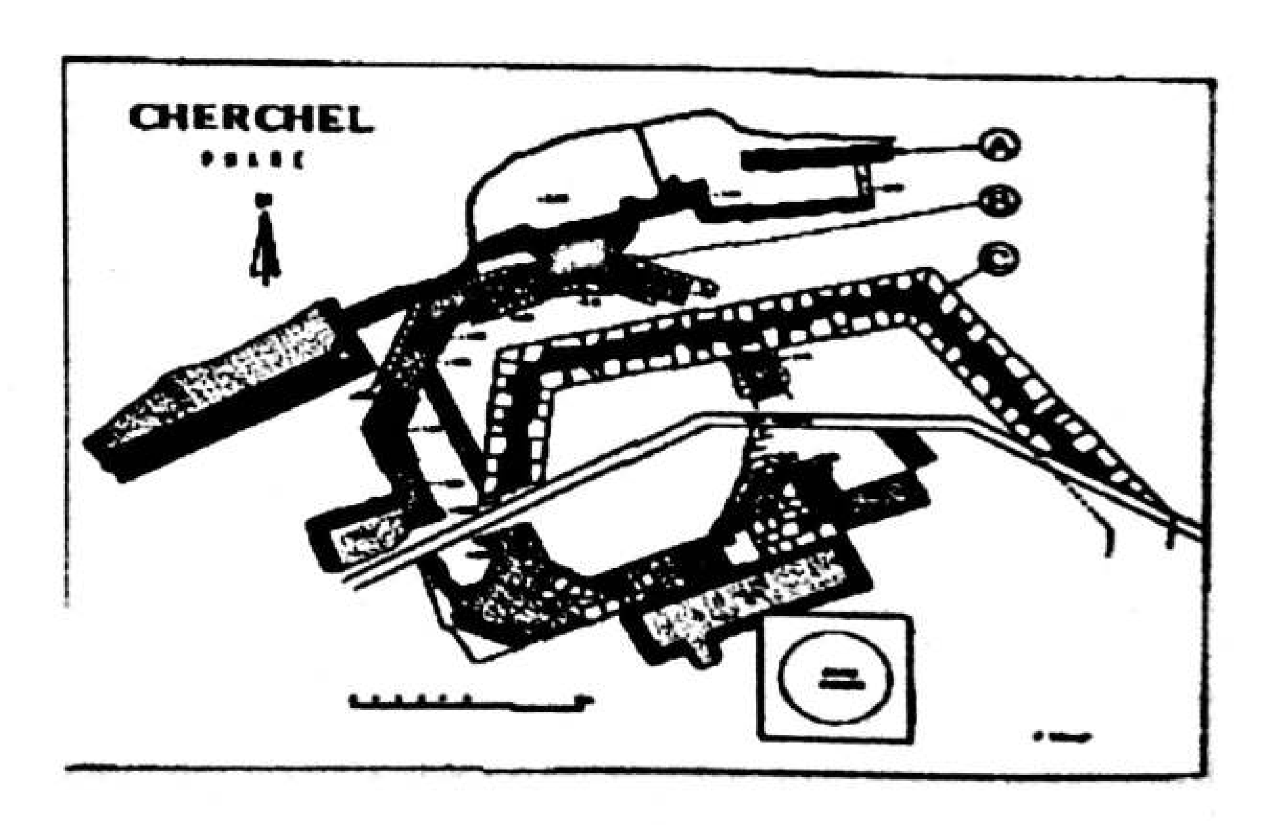
أكتشف عند مدخله سنة 1847 هيكلان لسفينتين رومانيتين أثناء عمليات تجريف الميناء[40]، التي كانت نتيجتها المسح الكلي له وتغيير شكله بصورة نهائية ومُحي كل أثر للميناء القديم لدرجة أن Dioléيصفه بعقدة ميناء شرشال[41].

موانئ أخرى إفتراضية

نفى Cagnat وجود ميناء يقع إلى الغرب من الميناء العسكري، رغم أنه ذكر رأي متداول بين سكان المنطقة بوجوده، والسبب في رأيه أن المنطقة معرضة لرياح الغرب وأمواج البحر[42]. في حين عارضه Diolé وقال بأن تلك المنطقة تزخر بآثار مباني وخزانات لا زالت باقية في مكانها تشير إلى مراكب كانت تستطيع المجيئ والرسو عند الرصيف الذي أنشأه الرومان بين الجزيرة والشاطئ. ورغم أن هذا الميناء معرض لرياح الغرب لكن بقايا الكاسر المهدم كانت تضمن له حماية كافية. ويتصل هذا الميناء الإفتراضي بالميناء العسكري عبر ممر والدليل على ذلك أن المراكب في العهد العثماني كانت تدخل وتخرج من شرشال من جهتي الغرب والشرق، والدليل الآخر هو أن مخططات الميناء التي أنجزت أثناء الفترة الإستعمارية تثبت أن الحوض الذي بني فيه الميناء الحالي كان له ممر غربي. وحدد Diolé ميناء إفتراضي آخر يتواجد إلى الشمال أي أمام جزيرة جوانفيل، أطلق عليه ميناء متقدم، لأنه عثر على بقايا إسمنت تحت الماء إعتقد بأنها بقايا لكاسر أمواج يحمي الميناء من جهة البحر[43].

قام J.Lassus بالتنقيب في جزيرة جوانفيل وتم الكشف عن منارة ميناء إيول- قيصرية. وهي عبارة عن مبنى ثماني الأضلاع، قدر سمك الجدران بحوالي 1.62 م، وبلغ أعلى جزء من بقايا المنارة 3 م. لم يبق منها إلا أساساتها، (أنظر التخطيط الذي يرمز له بحرف : B في الشكل رقم : 2) والتي بنيت حسب التقليد الهللنستي لذلك شبهها J.Lassus بمنارة الأسكندرية. وكانت قد بنيت بجوار هيكل يبدو أنه كان سابقا لوجودها والمشار إليه بالحرف : A، وهناك بقايا قلعة تعود إلى العصر التركي أقيمت على جزء من أنقاض المنارة، وهي التي يدل عليها الحرف : C [44].

شكل رقم 2 : تخطيط يمثل بقايا منارة ميناء إيول- قيصرية



المرجع : **J. Lassus, les découvertes récentes, p. 221.**

هناك شيء آخر مهم في إكتشافات J.Lassus وهو الهيكل الذي عثر على جزء من أساساته وأرجع تاريخ إنشائه إلى عصر الملك يوبا الثاني وسابق لوجود المنارة، وقال أنه كان يبدو من البحر مهيبا بشكله الضخم[45]، ورغم ذلك أجد أن يوبا رأى أنه لم يؤدي الدور المرجو منه فأقدم على إنشاء المنارة التي كانت منطقيا معلما مهما بشكلها وإرتفاعها وهندستها والدقة في بنائها التي لفتت إنتباه J.Lassus نفسه، والتي لازالت تطرح تساؤلات تتطلب الإجابة عليها القيام بتنقيبات.

دور الميناء التجاري

يبرز هذا الدور من خلال أهميته في التجارة الخارجية، أي العلاقات التجارية التي عقدها مع مجموعة من الموانئ المشهورة آنذاك والمطلة على شواطئ حوض البحر المتوسط. فقد إهتم الملك يوبا الثاني بالتجارة البحرية

مع شبه جزيرة إيبيريا، فكانت البضائع الآتية والمتجهة من وإلى موريطانيا تمر عبر قادس، مالقا، وقرطاجنة. أما التجارة مع بلاد الغال فتشهد عليها خاصة وفرة كسور مزهريات حمراء اللون مغطاة بطلاء شفاف أو مزينة بصور عليها علامات مراكز صناعتها، كما عثر على نقود في غالة تعود إلى عصري يوبا الثاني وإبنه بطليموس[46]، بالإضافة إلى الصلات التجارية التي كان يعقدها هذا الميناء مع موانئ إيطاليا خاصة أوستي.

دور الميناء الدفاعي

يتجلى دوره الدفاعي من خلال مسائل عدة ألخصها في النقاط التالية :

- بداية إتخذه الفينيقيون أو على الأقل جزء منه وتحديدا جزيرة جوانفيل كمبخبأ لهم للإحتماء من الأخطار التي قد يتعرضون إليها من قبل الأهالي[47].
- يتجلى دوره الدفاعي أيضا من خلال وجود هياكل ومباني دفاعية منها مثلا المنارة التي لم يقتصر دورها على إرشاد الملاحين بل كان لها دور المراقب.
- كان قاعدة عسكرية لأسطول الملك يوبا الثاني إذ يرى الكثير بأن الإمبراطور الروماني أوغسطس سمح ليوبا بذلك لأن وجوده ضروري خاصة لترويج التجارة.
- جعله الرومان كمقر لإيواء إحدى فرق أسطولهم الحربي[48]، والتي بلغ عدد وحداتها كحد أقصى يستطيع الميناء إحتوائه حسب المؤرخCagnat 13 سفينة ذات الصفين من المجاديف، وهي عبارة عن سفن سريعة وخفيفة يصل طولها 52 م وعرضها أكثر من 6م[49]. وهي الفرقة التي أرسلت إلى قيصرية بهدف قمع الإنتفاضة التي قامت على إثر مقتل بطليموس والتي تحولت فيما بعد لتصبح نواة لأسطول مقاطعة موريطانيا القيصرية. أما عن دورها فهو متعدد المهام : مقاتلة القراصنة والقيام بدور شرطة الشواطئ وحماية القوافل العسكرية التي ترسل من إيطاليا، وأهميتها تتجلى من

خلال وضعها تحت قيادة حاكم مقاطعة موريطانيا القيصرية الذي كان مقره بقيصرية[50].

دور الميناء في الصيد :

من النشاطات الأساسية التي كانت لهذا الميناء صيد الأسماك وتجفيفها، حيث أكتشفت أحواض خاصة بذلك لازالت آثارها مغمورة تحت الماء، وهي عبارة عن أحواض لتربية الأسماك وبالقرب منها هناك أحواض تتطابق مع منشآت تمليح الأسماك، لأن شاطئ هذه المنطقة يتمتع بوفرة الأسماك التي فاقت الإستهلاك المحلي. وتلك الآثار تم الكشف عنها من قبل كل من : R.A York و DP Davidson[51].

خاتمة :

يتضح من خلال هذه الدراسة المتواضعة لميناء إيول – قيصرية بعض الملاحظات والتوصيات منها :

- إلى غاية العصر الوسيط لاتزال بقايا الميناء القديم لإيول – قيصرية بادية للعيان.
- لم تذكر المصادر القديمة المنارة، ولم تعط لميناء إيول – قيصرية أهمية كبيرة مقارنة بما ذكرته عن بعض الموانئ

الأخرى في البحر المتوسط، وهذا يدخل في إطار عدم إهتمام هذه المصادر بالمنطقة ككل إلا حينما يتعلق الأمر

بصلتها بأحداث البحر المتوسط. وبالتالي فإن هذه المصادر مجحفة في إيراد معلومات وافية عن ميناء كان له حضور في العصر القديم.

- إن عدم ورود معلومات مفصلة عن الميناء في المصادر القديمة لا يفسر بقلة أهميته آنذاك أو أن دوره لا يذكر، لأن التنقيبات الأثرية سواء على اليابسة أو تحت المياه – رغم قلتها - أثبتت تحوله من مرفأ طبيعي إلى ميناء إصطناعي، وأصبح من أشهر موانئ ذلك العصر، بهندسته التي لا تقل عن مواصفات أشهر موانئ العصر القديم خاصة الرومانية منها.
- كان لميناء إيول – قيصرية عدة وظائف.
- برز دور الميناء الحضاري السلمي بصورة أكبر قبل العصر الروماني، وطغى دوره الحربي على الجانب السلمي إبتداء من ذلك العصر.
- جعل هذا الميناء إيول – قيصرية إحدى المدن البحرية الهامة في العصر القديم. فكما قال شاو كان كبيرا جدا ورحبا ومزدحما بالمباني وكانت له فوائد كثيرة، تشهد عليها البقايا المبعثرة في قاع البحر.
- تدخل يد الإنسان في تهيئته واضحة جدا من خلال هياكله التي حمته من أمواج البحر والرياح، فهو عبارة عن مركّب من الأحواض له مداخل مختلفة حسب إتجاه هبوب الرياح.

- إزدهار المدينة متأت من الدور الرئيس الذي لعبه في المبادلات التجارية مع مختلف المناطق.

- وجود بقايا متناثرة في أماكن أخرى من الميناء دليل على أن إيول-قيصرية لم يكن لها ميناء واحد بل عدد من الموانئ كل حسب إختصاصه، فقد وجب رؤيتها من تحت الماء لفهم قيمتها.

- ضرورة المحافظة على ما تبقى من آثاره وإعادة ترميمها.

- تعد هذه الدراسة بسيطة وغير كافية لهذا المعلم العظيم بهياكله، بمكانته الإقتصادية والدفاعية، بمركزه السياسي والحضاري، وعليه فإنه لا زال بحاجة لدراسة ميدانية معمقة وشاملة.

الهوامش :

(1) **Stéphane Gsell**. Cherchel. Antique Jol- Caesarée. Alger : Imprimerie Officielle, Sd. p.9.
(2) **Stéphane Gsell**. Promenades archéologiques aux environs d'Alger (Cherchel,Tipasa, le Tombeau de la Chrètienne), Paris : Société d'édition les Belles Lettres, 1926, p.8.
(3) **Nicolas Carayon**. Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures. Thèse de Doctorat , Université Strasbourg II, 2008,p.188.
(4) **Stéphane Gsell**. Histoire ancienne de l'Afrique du Nord. Paris : Librairie Hachette, 1928, T.8, p.224
(5) **Pline l'Ancien** . Histoire naturelle , traduit par Hubert Zehnacker, Paris : Gallimar ,1999. V, 20.
(6) **Strabon,** Géographie. Traduit par Amedée Tardieu, Paris : Librairie Hachette, 1880, XVII, 3,12.
(7) S.Gsell, op-cit, p.230.
(8) **G.Camps et P.R.Giot,** " Uu poignard chalcolithique au cap Chenoua", Libyca, Anthropologie - Préhistoire,T8, 1960.
(9) **Philippe Leveau**. Caesaréa de Maurétanie, une ville romaine et ses campagne. Roma : Ecole Française de Rome, 1984, p.9-10.
(10) **Philippe Diolé**. Promenades d'archéologie sous- marine, Paris : Editions Albin Michel, 1952,p.163.
(11) Nicolas Carayon, op- cit, p.188.
(12) Ph.Leveau, op-cit, p.12-13.
(13) S.Gsell, Cherchel…, op- cit, p.12.
(14) Ph. Leveau, op- cit, p.11.
(15) Encyclopédie Bèrbère, France : Aix-en –Province, 1992, T.11, p.1698.
(16) Ibid, p.1698.
(17) Ibid.
(18) **E.F.Gautier**, Génseric, roi des Vandales, Paris : Payot, 1932, p.173.
(19) Ibid, p.275-276.
(20) **إبن حوقل (أبو القاسم بن حوقل النصيبي)**، صورة الأرض، بيروت : منشورات مكتبة دار الحياة، دون تاريخ، ص، 78.
(21) **Dr. Shaw**.Voyages dans la Régence d'Alger ou déscription geographique, physique, philologique, etc…, traduction de J.Mac Carthy, Paris, 1830. p. 269- 270.
(22) **René Cagnat**, l'Armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs, Paris : Imprimerie nationale, 1913, p.280-281.
(23) S.Gsell, Promenades archéologiques …, op- cit, p. 80.
(24) R. Cagnat, op- cit, p.281.
(25) Ph. Diolé, op- cit, p.158.
(26) R. Cagnat, op- cit, p. 281.
(27) Ph. Leveau, op- cit, p.48.
(28) R. Cagnat, op- cit, p.281-282.
(29) Ph. Diolé, op- cit, p.157.
(30) Nicolas Carayon, op- cit, p.654.

(31) S.Gsell, Histoire ancienne...,op-cit, p231.
(32) Ph. Diolé, op- cit, p.157.
(33) Dr. Shaw, op- cit, p.270.
(34) Ph. Diolé, op- cit, p.158.
(35) R. Cagnat, op- cit, p. 281.
(36) S.Gsell, Promenades archéologiques ..., op- cit, p.80.
(37) Nicolas Carayon, op- cit, p.500.
(38) R.Cagnat, op- cit, p. 282- 283.
(39) Ibid, p. 282.
(40) S.Gsell, op- cit, p.80.
(41) Ph. Diolé, op- cit, p.159.
(42) Cagnat, op- cit, p. 280.
(43) Ph. Diolé, op- cit, p.157, 160- 162.
(44) **Jean Lassus**, " Les découvertes recentes de Cherchel ", Comptes-Rendus des Séances de l'Academie des Inscriptions et Belles Lettres, 1959, N° 2, V.103, p.222.
(45) Ibid, p. 219.
(46) S.Gsell, Histoire ancienne...,op-cit, p.231- 232.
(47) S.Gsell, Promenades archéologiques ..., op- cit, p. 8.
(48) Ph. Leveau, op- cit, p.47.
(49) Cagnat, op- cit, p.283- 284.
(50) Ph. Leveau, op- cit, p.47- 48.
(51) Ibid , p.49- 50.

دور البحرية الجزائرية في القضايا الإنسانية الخارجية بين القرنين الخامس عشر والتاسع عشر الميلاديين

أ. مصطفى داودي/
جامعة الجلفة

إنّ الحديث عن البحر مقرونا دائما بالحضارة، وأن الحضارة على مر العصور ترتبط ارتباطا وثيقا بضفاف الأنهار وشواطئ البحار والمحيطات، ومن هنا فإنه مثلما قال المؤرخ الفرنسي (فرنان بروديل F. Braudel) : "المتحكم في البحر دوما هو المتحكم في الثروة"[1]، وهو يملك كل مقومات السيادة والقوة، إلاّ أن الكتابات الغربية وهي تتحدث عن بلدان المغرب وعلاقتها بالبحر تحاول دوما أن تربطها بجهل البحر وعدم درايتها به، وفي ذلك قال (روبير مونتان R. Montagne) : "إن المغاربة لا يحبون البحر ولا يعرفون عنه شيئا، وهو يخلق لديهم شعورا عميقا بالرعب"[2]، وفي كناية عن جهلهم بالمنتجات البحرية وصف (فرنان بروديل F. Braudel) "أن الطبخ الإسلامي لا مكان فيه لمنتوجات البحر"[3]، وأن سكان المغرب رغم أهمية المسطحات المائية لم يساهموا في النشاط البحري إلاّ بشكل محدود ومحلي أحيانا مثلما أشار (جون ديبوا J.Des pois)[4].

كل هذا يرسّخ التحامل الغربي على نفي صفات التميز لشعوب بلدان المغرب وتجريدهم من مظاهر القوة التي جعلتهم أسيادا لفترات على حوض البحر المتوسط، وكل ذلك بهدف التقليل من قيمة شعوب هذه البلدان، وإخفاء أمجادها، وكل ذلك يصب في الحيلولة دون ارتباط شعوب هذه البلدان بجذور ماضيها وجعلها مثل نباتات الرمال تظهر بسرعة وتغيب بسرعة لانعدام جذورها.

إلاّ أن الدارس لتاريخ الجزائر يجد بأنه يرتبط منذ أقدم العصور بالبحر ولهذا السبب بالذات فإن أي قراءة لهذا التاريخ لا تستحضر العمق البحري للجزائر تعد ناقصة باعتبار أن موقعها على ضفاف البحر المتوسط جعلها جزءا جوهريا في بناء تاريخها إما سلما أو حربا بل إنها في الكثير من الحقب التاريخية كانت محورا منفردا في بناء العلاقات بمختلف أشكالها حول هذا البحر بمختلف اتجاهاته، ومن هنا فإن البحر ظل دوما حاضرا في مجمل تطورات التاريخ الجزائري، ولم يقتصر دوره على المساهمة في النشاط الاقتصادي والسياسي بل تعداه إلى أدوار أخرى كان أبرزها البعد الإنساني الخارجي الذي لعبته البحرية الجزائرية، وهو بعد تشح الدراسات التاريخية في التركيز عليه سواء على خلفية انعدام وجود "أرشيف بحري" وطني يضم كل الأصول ذات الصلة بالنشاط البحري الجزائري.

باعتبار أن الخلفية التاريخية لإبراز حقيقة هذه البحرية في تلك الفترة تكمن في ثنايا تلك الأصول، وقديما قالوا : "إذا ضاعت الأصول ضاع التاريخ معها"[5].

ومن هنا تبرز إشكالية الموضوع في مدى حقيقة البعد الإنساني في نشاط البحرية الجزائرية ؟

وهل كان هذا البعد يرتبط بالقوة والمصلحة أم أنه حقيقة خلقية قيمة أملتها الشخصية المكونة لهذه البحرية ؟

وينبغي أن نوضح قبل تحليل هذه الإشكالية وأبعادها أن الأسطول البحري الجزائري لم يكن حديث النشأة ببزوغ العهد العثماني سواء من حيث مادية التكوين أو شخصية التقويم باعتبار أن البحرية الجزائرية عرفت طيلة تاريخها الطويل عدة مراحل متميزة سواء قبل بزوغ فجر الإسلام في بلاد المغرب أو بعده لمّا تشكّلت نواة هذه البحرية في إطار الأسطول الإسلامي في بلاد المغرب انطلاقا من الفتح الإسلامي لهذه البلاد في القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي حينما كان لهذه البحرية دور كبير في التصدي للخطر البيزنطي، خاصة بعد معركة ذات الصواري (34هـ/654م) بشواطئ الإسكندرية مرورا بإنشاء دار السفن بأفريقية في عهد ولاية حسان بن ثابت بتوجيهات من الخليفة الأموي الراشد عمر بن عبد العزيز (99-101هـ) رضي الله عنه واستقدام الصنّاع المهرة لهذا الغرض من مصر وغيرها مما جعل هذه البحرية تنتقل من دور التصدي إلى دور

التحدي، وذلك بإنجاز مهام كبرى أبرزها العبور إلى الأندلس (92هـ/711م)، وفتح صقلية على يد الفقيه المالكي أسد بن الفرات (142هـ/759م ـ 213هـ/ 828م) في العهد الأغلبي، وأصبح هذا الأسطول في مراحل متقدمة يفرض السيادة الإسلامية على حوض البحر المتوسط[6].

ومنذ القرن الخامس الهجري /الحادي عشر الميلادي بدأت البحرية الجزائرية تعرف نوعا من الاستقلال عن باقي الأساطيل في بلاد المغرب، وأصبحت تشكل قوة بحرية خاصة كان لها دور مهم في مواجهة التحدي المسيحي خاصة في عهود الحماديين (1007-1163م) والمرابطين (1056- 1147م) والموحدين (1130- 1226م) وبني زيّان (1236- 1554م)، وتركزت قواعدها بمدن عنابة وبجاية ودلس ووهران والمرسى الكبير، ومع بداية العهد العثماني في أوائل القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي بزغ نجم البحرية الجزائرية بعد مخاض عسير وفي ظل صراع دولي عنيف من أجل السيطرة على سواحل حوض البحر المتوسط الغربي، وقد أكسبها التحكم في خيوط هذا الصراع شبه هيمنة على حوض هذا البحر، ولم تعد تقتصر مهمته على حماية الحدود الساحلية الجزائرية وضمان مصالح الدولة الجزائرية الحديثة أثناء العهد العثماني (1518-1830م) بل حملت على عاتقها بعدا إنسانيا متميزا يتمثل في الوقوف إلى جانب الشعوب المظلومة، وبات هذا البعد يمثل النشاط الأبرز في حركة البحرية الجزائرية التي نشأت أصلا تحت شعار الإنقاذ، وكان

الملفت في تحقيق هذا البعد هو أنها لم تضع موازين تفرقة بين الشعوب الإنسانية، سواء على خلفية الدين أو العرق، بل كان نشاطها مثاليا في عدالة التحرك وهو نشاط نادرا ما نقرأ نماذج عنه في نشاط بحري سابق، وقد برز ذلك عبر محطات تاريخية نكتفي بإعطاء ثلاث نماذج رئيسية تتمثل في :

01 ـ حرب الإبادة في الأندلس

لقد ارتبط التاريخ الأندلسي عبر العصور ارتباطا وثيقا بتطور الأحداث في بلاد المغرب مثلما تأثرت بلاد المغرب بتطور الأحداث هناك، ولم يشذ تاريخ البحرية عن ذلك باعتبار أن الأندلس كانت حاضرة في مجمل مراحل تكوين الأسطول البحري لهذه البلدان بدليل أن الأمر الذي جعل المرابطين أو الموحدين أو المرينيين يهتمون ببناء الأساطيل وتعميرها كان بسبب الأوضاع في الأندلس والرغبة في الاستجابة لنداء أهلها، وحبا لجهاد أعدائها.

كما كانت النكبة الأندلسية وحرب الإبادة فيها حاضرة بقوة في إبراز نجمي الأخوين بربروسا (عروج وخير الدين) ومعهما تم تشكيل الدولة الجزائرية الحديثة ونواة أسطولها البحري الذي سيكون له الكلمة الفصل في حوض البحر المتوسط وتحمّله عبأ نصرة وإنقاذ الأندلسيين بشتى طوائفهم من تلك الإبادة الجماعية التي تعرضوا لها خاصة بعد سقوط غرناطة (897هـ-1492م) هذه النكبة التي لم تعرف البشرية طيلة تاريخها الطويل أبشع وأمرّ منها لدرجة

تقنينها بالمراسيم والأوامر الملكية، حيث صدر عام (897هـ-1492م) قانون الجريمة الإنسانية القاضي بتجريم المسلمين وتحريم إقامة شعائرهم الدينية وإغلاق المساجد، كما قام الكاريدينال (خمينيث) بإحراق عشرات الآلاف من الكتب[7]، وفي (907هـ/ 1501م)، منع على المسلمين حمل السلاح، وأعطيت لهم مهلة ثلاثة أيام لمغادرة الأندلس والمخالف لذلك يحكم عليه بالموت من قبل محاكم التفتيش المقامة من أجل ذلك الغرض[8]، ولم يترك لهم خيارا يخفف عنهم هذه النكبة إلاّ إجبارية التنصير والرّدة عن الإسلام بناء على المرسوم الملكي المؤرخ في (908هـ/ 1502م) من قبل الملكة إيزابيلا والذي خُيِّرَ فيه أهل الأندلس إمّا التّنصر أو مغادرة غرناطة وكلّ بلاد الأندلس، ولا يبقى ذَكَرٌ فوق سن الرابعة عشر أو أنثى فوق سن الثانية عشر بعد شهر أفريل من تلك السنة إلاّ إذا تنصروا، وخلال هذه المدة رحل عن غرناطة أزيد من ثلاثمائة أندلسي واعتبر الباقين متنصرين بموجب المرسوم، وأطلق على هؤلاء إسم (النصارى الجدد) أو (الأندلسيين الموارِكة)، حتى هؤلاء الذين تنصروا صدر في حقهم أمر ملكي يوم (22 ربيع الأولى 917هـ/ 20 يونيو 1511م)، يلزمهم بأن يسلموا سائر الكتب العربية التي لديهم لمحاكم التفتيش وأن لا يتخاطبوا باللغة العربية وتعددت نحوهم لوائح الممنوعات التي تحضر الختان، وقتل كل مختن ولا وقوف اتجاه القبلة، كما حضر الاستحمام في حقهم والاغتسال وارتداء الملابس

العربية، وراح ضحية هذه المحنة عشرات الآلاف وبأبشع صور التعذيب والقتل.

ولم يكفَّ الأندلسيون طيلة محنتهم عن طلب النجدة من المسلمين وممالكهم القائمة حتى قبل سقوط غرناطة، وقاموا بإرسال وفدين: الأول إلى السلطان العثماني بايزيد الثاني (1447-1512م) وذلك قبل سقوط غرناطة بخمس سنوات ومعه رسالة حزينة من قبل الأندلسيين إلى الدولة العثمانية مرفوقة بقصيدة شعر جاء فيها[1]:

الحضرة العلية! وصل الله سعادتها، وأعلى كلمتها، ومهّد أقطارها، وأعزّ أنصارها، وأذلّ عُداتها. حضرة مولانا وعمدة ديننا ودنيانا، السلطان الملك الناصر، ناصر الدنيا والدين، وسلطان الإسلام والمسلمين، قامع أعداء الله الكافرين، كهف الإسلام، وناصر دين نبينا محمد عليه السلام، مُحيي العدل، ومنصف المظلوم ممن ظلم، ملِك العرب والعجم، والترك والديلم، ظل الله في أرضه، القائم بسنته وفرضه، ملك البرّين، وسلطان البحرين، حامي الديار، وقامع الكفار، مولانا وعمدتنا، وكهفنا وغيثنا. لا زال ملكه موفور الأنصار، مقرونا بالانتصار، مخلّد المآثر والآثار، مشهور المعالي والفخار، مستأثرا من الحسنات بما يضاعف الأجر الجزيل، في الدار الآخرة والثناء الجميل، والنصر في هذه الدار، ولا برحت عزماته العليّة مختصة بفضائل الجهاد، ومجردة على أعداء الدين من بأسها، ما يروي صدور السفح والصفاح، وألسنة السلاح بَاذلة نفائس

الذخائر في المواطن التي تألف فيها الأخاير مفارقة الأرواح للأجساد، سالكة سبيل الفائزين برضا الله وطاعته يوم يقوم الأشهاد."

سلام عليكم من عبيد تخلفوا بأندلسٍ بالغرب في أرض غربة
أحاط بهم بحرٌ من الردم زاخروبحر عميق ذو ظلام ولجة
سلام عليكم من عبيد أصابهم مصاب عظيم يا لها من مصيبة
سلام عليكم من شيوخ تمزقتشيوخهمُ بالنتف من بعد عزة
سلام عليكم من وجوهٍ تكشفت على جملة الأعلاج من بعد سُترة

سلام عليكم من بنات عواتقيسوقهم اللبّاط قهرا لخلوة
سلام عليكم من عجائز أُكرهتعلى أكل خنزير ولحم جيفة
غُدرنا ونُصّرنا وبُدّل ديننـاظُلمنا وعوملنا بكل قبيحة
وكنا على دين النبي محمـدنقاتل عمال الصليب بنية
ونلقى أمورًا في الجهاد عظيمةبقتل وأسر ثم جوع وقلة
فجاءت علينا الروم من كل جانب بجد وعزم من خيول وعدة
فكنا بطول الدهر نلقى جموعهم فنقتل فيها فرقة بعد فرقة
وفرسانها تزداد في كل ساعةوفرساننا في حال نقص وقلة
فلما ضعفنا خيموا في بلادناومالوا علينا بلدة بعد بلدة
وجاءوا بأنفاظ عظام كثيرة تهدم أسوار البلاد المنيعة
وشدوا عليها الحصار بقوة شهورا وأياما بجد وعزمة
فلما تفانت خيلنا ورجالنـا ولم نر من إخواننا من إغاثة
وقلت لنا الأقوات واشتد حالنـاأحطناهمُ بالكُره خوف الفضيحة

وخوفا على أبنائنا وبناتنـا من أن يؤسروا أو يقتلوا شر قتلة
على أن نكون مثل من كان قبلنا من الدجن من أهل البلاد القديمة
فها نحن يا مولاي نشكو إليكم فهذا الذي نلناه من شر فرقـة
عسى ديننا يبقى لنا وصلاتنـا كما عاهدونا قبل نقض العزيمـة
وإلا فيجلونا جميعًا عن أرضهم بأموالنا للغرب دار الأحبـة
فأنتم بحمد الله خير ملوكنـا وعزتكم تعلو على كل عـزة
وثم سلام الله قلت ورحمـة عليكم مدى الأيام في كل ساعـة

فقرر على إثرها السلطان العثماني إرسال قوة إنقاذ بحرية تحت قيادة كمال الريس وأيدن باشا على وجه السرعة وذلك سنة (892هـ /1487م) واستطاع أن يضرب سواحل مالطا وصقلية وسردينيا وكورسيكا ثم خرّب سواحل إيطاليا وإسبانيا وهدّم العديد من القلاع والحصون المشرفة على البحر المتوسط، ولكنها جوبهت في الأخير من قبل الدولة الحفصية في تونس فأفسدت هدف هذه الحملة ولم يكتب لها أن تحقق سوى إجلاء ثلاثمائة ألف أندلسي نحو المغرب والجزائر [10].

أما الوفد الثاني : فأرسله الأندلسيون إلى الدولة المملوكية في مصر والتي لم يستطع قائدها الأشرف سيف الدين قايتباي (1468-1496م) وسيلة للمساعدة سوى إرسال وفد إلى البابا ثم إلى الإسبان لإبلاغهم بأنه يوجد في مصر والشام مسيحيون يتمتعون بكامل حرياتهم الدينية، ولا يتعرض لهم أحد، وأنهم سيقومون بقتل جميع

المسيحيين وإجبارهم على اعتناق الإسلام، إن قام الإسبان بقتل المسلمين وإجبارهم على التنصر، إلاّ أن الإسبان والبابا لم يهتموا بهذا التحذير ومضوا في مخطط الإبادة الذي بدأوه [11]، إلاّ أن العبء الأعظم في إنقاذ الأندلسيين تحملته الدولة الجزائرية الناشئة حديثا، وبقيادة أسطولها البحري الذي نشأت نواته الأولى بقيادة الأخوين عروج وخير الدين من رحم المحنة الأندلسية وشعار الإنقاذ الذي كان السبب الأول في بروزهما على مسرح الأحداث، خاصة بعد استغاثة الأندلسيين بهما وطلب النصرة وقد تمت الاستجابة لذلك عبر ثلاث مخططات هامة، يهدف أولهما إلى إنقاذ الاطفال والنساء والمشردين الذين حوصروا وطردوا من الأندلس، وأصبحوا بين خيارين أحلاهما مرّ، فإما أن يبادوا داخل وطنهم وإما أن يهاجروا ويتركوا الأوطان نحو بلاد إخوانهم في بلاد المغرب عساهم يشتمون من خلالها رائحة الأندلس، وقد استمر هذا المخطط طيلة القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، وذلك بواسطة الأسطول البحري الجزائري، الذي كان يقوم بحملات بحرية علنية وسرية لإخلاء الأندلسيين نحو بلاد المغرب خاصة الجزائر، حيث أرسلت سنة (935هـ/1528م) حملة بقيادة القائد صالح رايس، وأيدن رايس لإنقاذ ستمائة من مسلمي بلنسية المضطهدين عند مصب نهر أوفيلا(ovila) وقد خاضوا معركة بحرية عنيفة ضد البحرية المسيحية الإسبانية في مياه الجزائر الشرقية (البليار)، وفي سنة (992هـ/1584م) قام القائد حسن فينزيانو بنقل حوالي ألفي أندلسي إلى الجزائر من نواحي

(اليكانت)[12]، وبين هذين الحملتين أرسل خير الدين العديد من البعثات إلى الشواطئ الإسبانية وقد بلغت بحسب الروايات التاريخية ثلاث وثلاثون حملة بحرية ناجحة بين سنتي (1584/1528م)، وكان من أبرزها تلك الحملة التي قادها خير الدين نفسه، حيث ذهب في ستة وثلاثين سفينة ناحية الأندلس نقل فيهم عدد كبير من الأندلسيين إلى الجزائر وترك ألف مقاتل لحراسة الأندلسيين الباقين وتكررت عملية الإنقاذ هذه سبع مرات متتالية، حتى بلغ ما نقلته سفن خير الدين لوحده إلى شواطئ بلاد المغرب نحو سبعين ألف أندلسي[13]، وبالجملة فإن عدد الأندلسيين المطرودين حسب رواية المؤرخ الإسباني (نافاريتي) بلغت خمسة ملايين نسمة منهم مليونان من اليهود، وقد كان عدد سكان إسبانيا كلها يومئذ ثمانية ملايين نسمة[14].

أما المخطط الثاني فكان يقوم على توفير المتطلبات المادية للأندلسيين المحاصرين والمجوعين في بلادهم، والتكفل بأولئك الفارين والمرحلين من بلادهم نحو بلاد المغرب، حيث أن خير الدين ومن ورائه الشعب الجزائري قد أكرم الأندلسيين أيما إكرام ووسع لهم في أرض الجزائر وتركوا أحرارا في اختيار البقاع والأماكن الصالحة لسكنهم ومزاولة حرفهم.

أما المخطط الثالث فكان شعاره دعم المقاومة الأندلسية لأولئك النصارى الغاصبين، خاصة ثورة جبال البشرات التي اندلعت

يوم 15 ابريل 1568م والتي قادها في البداية أحد المستضعفين المدعو فرج بن فرج والذي خرج في مائتين من المسلمين الذين يخفون إسلامهم وهتك بعامية الحمراء [14]، ثم لجئوا إلى جبال البشرات ولحق بهم كل المسلمين الذين يريدون الخلاص من النير الإسباني واختاروا حينها (فيرناندو دي فالور) قائدا عاما للثورة والتي شملت في توسعها كل بلاد غرناطة القديمة قبل التسليم، وكانت مطالبهم فيها للنصارى المحتلين تمثل الحد الأدنى من الحقوق والمتمثلة في إلغاء القوانين الظالمة والعودة إلى بنود معاهدة التسليم المهينة التي وقَّعها أبو عبد الله الصغير (1460-1527م) وكانت البحرية الجزائرية حاضرة منذ الوهلة الأولى لدعم هذه المقاومة حيث أرسل سنة (976هـ/1568م) القائد (علج علي) لينظم حرب العصابات بجبال البشرات بالأندلس، وقد أنزل لهذا الغرض الإمدادات بشاطئ (المرية)، وفي العام التالي أرسل إليه من الجزائر العتاد والذخائر مع المتطوعين الإنكشاريين لمساندة مجاهدي الأندلس، وبالتزامن مع ذلك كانت البحرية الجزائرية تقوم بحملات نحو السواحل الإسبانية قصد الضغط على النصارى أو الأسبان، وإضعافهم، وكان من أبرز تلك الحملات حملة (صالح رايس) الذي قام بمهاجمة السواحل الإسبانية سنة (1543م) وخوضه معركة (روزاس با لا موس Rosas Palamos) [15]، وحملة (علج علي) سنة (977-978هـ/ 1569-1570م) الذي قام بضربات متكررة خلال هذه السنة على السواحل الإسبانية ومالطا، إضافة إلى الحملة البحرية لسنة (989هـ/ 1581م) وغارة (مراد رايس) على

(لورقة) وإلحاقه خسائر جسيمة بالسواحل الإسبانية سنة (1609م) وقد أتبعها هذا القائد بحملته الشهيرة سنة (1026هـ/ 1617م) على جزيرة (ماديرة) في المحيط الأطلسي، والتي عاد فيها إلى الجزائر بأجراس كنيستها وذلك إذلالا للبرتغاليين[17].

2. فك الحصار الأوروبي على الشعب الفرنسي

بعد قيام الثورة الفرنسية سنة (1789م) وإلغاء الشعب للنظام الملكي في أوت (1792م) والإعلان عن النظام الجمهوري، دخلت فرنسا في مرحلة تغيير جذري وعلى كلّ المستويين الداخلي والخارجي، خاصة في علاقتها مع أوروبا باعتبار أن الدول الأوروبية لم تستصغ بدعة الحكم الجمهوري واعتبرته انقلابا لا يخدم المصالح الأوروبية التي باتت مهددة من عدوى الثورة الفرنسية والخطر المحدق بنظامها الملكي، الأمر الذي جعل فرنسا تدخل في عزلة عن العالم بعد فرض الدول الأوربية حصارا خانقا عليها، وباتت مهددة على جميع الأصعدة فسادت المجاعة وجفت الخزينة من الأموال، الامر الذي جعلها تستنجد بالدولة الجزائرية من أجل إخراجها من هذه العزلة، باعتبار أنه لا توجد قوة في العالم تستطيع أن تكسر الحصار المضروب على فرنسا سوى البحرية الجزائرية.

وقد جسد الموقف الجزائري الشامل تجاه هذه المسألة تلك الرسالة التي بعث بها الداي (حسن باشا) ردا على رسالة الشكر التي بعثت بها الحكومة الفرنسية وقد جاء في رسالة الداي[18] : "لن

نرفض أي طلب للجمهورية إذا كان لدينا ما تطلبه منا وعندما يكون في متناولنا، فالمواد الغذائية والخيول الجيدة، هذه هي أهم منتوجاتنا، فالصديق الحقيقي هو ذلك الذي يعلن عن نفسه عند الحاجة، فهذه هي مبادئنا أننا على استعداد لأن نمدكم بالحبوب وبالمواد المعاشية من كل نوع، وبكلمة واحدة كل ما تطلبونه، لأننا نشعر أنه في غمار الحرب العامة التي تواجهونها ضد مثل هذا العدد من الأمم الأوروبية فإنه من المستحيل أن لا تواجهو صعوبات في اقتناء ما أنتم بحاجة إليه من المواد الغذائية والسلع الضرورية الأخرى".

وقد تمت عملية فك العزلة على الشعب الفرنسي عبر وسائل متعددة كان أبرزها :

- اعتراف الداي حسن (1791-1798م) بالجمهورية الفرنسية الأولى بتاريخ 20 ماي 1793م بعد الرسالة التي بعث بها المجلس التنفيذي المؤقت للجمهورية الفرنسية بتاريخ 03 ماي 1793م والتي شرح فيها للداي التغيرات الطارئة التي حدثت بفرنسا.
- كسر الحصار عبر المساعدات المادية التي كانت تنتقل عبر الموانئ الجزائرية إلى فرنسا، ومن أمثلة ذلك عملية شحن مائة سفينة من ميناء وهران سنة 1793م بخمسة وسبعين ألف قنطار من القمح وستة آلاف قنطار من الشعير، إضافة إلى مساعدات غذائية متنوعة كالصوف والجلود والزيوت واللحوم والخيل وغيرها، بالإضافة إلى كل ذلك أصدر الداي أوامر بفتح أبواب أسواق

الشرق والغرب (القالة والغزوات) أمام السفن الفرنسية المحمية من قبل الدولة الجزائرية.

وقد شهد بذلك المؤرخون الفرنسيون، ومن أبرزهم المؤرخ (باردون) الذي قال : "كانت الجزائر أرسلت بكميات معتبرة من الحبوب لفرنسا التي كانت تعاني القحط"[19].

كما ذكر شاعر الثورة الجزائرية مفدي زكريا (1908-1977م) في إلياذته الشهيرة بفضل الجزائر على فرنسا حينما قال :

وجاعت فرنسا ..فكنا كراما	وكنا الأولى يطعمون الطعاما
فأبطرهم قمحنا الذهبي	وكم تبطر الصدقات اللئاما
وأوحى له قمحنا غزونا	فأطلق هذه القموح سهاما

- المساعدات المالية التي قدّمت إلى فرنسا بصيغة القروض بدون فوائد ربوية منها خمسة ملايين فرنك ذهبي بالإضافة إلى قروض أخرى خصصت لشراء القمح، وقد أشارت إلى الدراسات التاريخية الفرنسية مثل ما كتبه (إيقورنو) : " بل وقد منح الداي الجمهورية الفرنسية أثناء حروب الثورة قروضا بدون فائدة في الوقت الذي كان يزودها أيضا بالحبوب مما أنقذها من القحط".
- التدخل العسكري ضد بعض الدول الأوربية لحماية المصالح البحرية الفرنسية ومن ذلك أنه لمّا أسرت سفينة فرنسية في عرض المتوسط سنة (1795م) من قبل السفن الإسبانية أمر الداي حسن على الفور بإرسال اثنتي عشر سفينة بحرية من نوع المدفعية

لملاحقة السفن الإسبانية وتمكنت فعلا هذه العملية من استرجاع السفينة الفرنسية وإطلاق صراح ربانها[20].

- إعفاء القناصل الفرنسيين من تقديم الهدايا للداي مثل ما هو معترف به دبلوماسيا وذلك تخفيفا على فرنسا.
- تسليم جوازات سفر وإشارات بحرية جزائرية للسفن الفرنسية كتمويه بحري حتى لا تتعرض للاستيلاء عليها من قبل السفن الأوروبية.

ومن كثرة وقوف الجزائر مع فرنسا في محنها كان يشاع في أوروبا مقولة هي : "" لو لم توجد الجزائر فإن فرنسا كانت ستعمل على إنشائها ولو أدى ذلك إلى وزنها ذهبا""[21].

حملة نابليون بونابارت على مصر (1798م)

تمثل الثورة الفرنسية منعطفا جديدا في إعادة بناء العلاقات الدولية السائدة آنذاك، وفي بلورة المصالح المشتركة بين الدول الأوروبية وفق منطق جديد اختلطت فيه الوطنية المتطرفة بحب الغزو من أجل السيطرة، وهو ما جسدته الحركة النابليونية في أوروبا أو خارجها، حيث عمد جيش الثورة على رسم الخارطة الأوروبية من جديد والعمل على تفكيك التحالف الأوروبي القديم وتشتيت أعضائه انطلاقا من توقيع معاهدة الصلح مع بروسيا بتاريخ 15 أفريل 1795م ثم مع هولندا في 16 ماي 1795م وإسبانيا بتاريخ 22 جويلية 1795م، ولم يبق في المواجهة المباشرة مع فرنسا على الساحة الأوروبية سوى النمسا وانجلترا، حيث انفرد نابليون[22] بالنمسا وحقق ضدها

انتصارات عسكرية حاسمة انتهت بتوقيع الهدنة في 18 أفريل 1796م، ورغم محاولات فرنسا المتعددة لإخضاع بريطانيا للأمر الواقع الجديد في أوروبا خاصة بالطرق العسكرية بقيادة نابليون بونابارت ـ الذي خلص في بداية 1798م بأن مشروع إخضاع بريطانيا عسكريا أمر مستحيل وفيه من الخطورة على فرنسا مالا يمكن أن يتوقع، وأن النيل من بريطانيا والضغط عليها لتغيير مواقفها تجاه فرنسا والخضوع للأمر الواقع لا يتحقق إلاّ بضرب مصالحها الحيوية التي تمثل الرئة التي تتنفس منها بريطانيا اقتصاديا وهي تجارتها الشرقية على شبه القارة الهندية، ولا يتأتى ذلك إلاّ بالسيطرة على مصر وقطع الطريق بين بريطانيا ومصالحها الحيوية[23]، ورغم هذا التبرير الظاهري لتحرك نابليون نحو الشرق والذي يؤيده منطق الأحداث التي شهدتها أوروبا عقب الثورة الفرنسية إلاّ أن المسعى الخفي لكل هذه التحركات هو التوسع والاستعمار، وما اختيار مصر إلاّ لدواعي إستراتيجية يمكن لفرنسا من خلالها ضرب عصفورين بحجر واحد، وكان أولهما عزل بريطانيا عن الشرق وضرب مصالحها وإرغامها على القبول بالأمر الواقع في أوروبا الغربية وهو ما تجسد في المؤتمرات الأوروبية اللاحقة، وثانيهما هو العمل على إضعاف الخلافة العثمانية وذلك بفصل جناحها الشرقي عن الغربي وتحقيق أمر واقع يمكن أن يضغط من خلاله على مواقف الباب العالي وعلى إيّالاته في الشرق والغرب، وتجسد هذا البعد في عمليات الانتشار الواسع الذي انطلق به جيش بونابارت الذي لم يكتف باحتلال مصر بل

تعداها إلى محاولات السيطرة على بلاد الشام، وهو ما يجسد فكرة التوسع والاحتلال التي عزمت فرنسا على تحقيقها عقب الثورة.

وما المواقف المتخذة من قبل بريطانيا والدولة العثمانية كرد فعل تجاه الحركة النابليونية في الشرق إلاّ تأكيدا لتلك التخمينات المفسرة لحقيقة تلك الحركة النابليونية ونكتف في هذه المداخلة بالتركيز على حقيقة الموقف الجزائري الذي اكتسى طابعا إنسانيا داعما للشعب المصري، وينبغي أن ندرك بأن المواقف الإنسانية لا تقف عند حدود الدعم المادي بل إنه في الكثير من الأحيان تكون المواقف السياسية أبلغ من أي دعم مادي باعتبار أنه لا معنى لخبز يقدم وموقف سياسي صامت تماما مثلما يحدث الآن في مواقف الدول العربية اليوم تجاه القضية الفلسطينية لأن الشعب الفلسطيني بحاجة إلى مواقف سيادية أكثر من حاجته للمساعدات المادية.

ويمكن أن نفسر الموقف الجزائري تجاه الحملة الفرنسية على مصر[24] من وجهتين الشعبية والسياسية، أما الشعبية فمنذ أن تسامع الشعب الجزائري نبأ دخول القوات الفرنسية إلى مصر. خاصة عن طريق وفود الحج الجزائرية التي تمر عبر مصر. حتى عمّ استياء شعبي شديد تجاه فرنسا وبات الرعايا الفرنسيون المقيمون بالجزائر مهددون وقد أكدت ذلك رسائل سييلف المؤرخة في (25 و27 ديسمبر 1798م) و(25 جانفي، 07 فيفري 1799م) والتي وصف فيها فقدان

الفرنسيين لمكانتهم التي كانوا يتمتعون بها لدى الناس، حيث أصبح ينظر إليهم بازدراء وعدم اكتراث[25].

وكان لهذا الموقف الشعبي الأثر الأكبر في الموقف السياسي الجزائري تجاه هذه القضية، يضاف إليه التضامن مع الدولة العثمانية بناء على الرسالة الموجهة إلى الداي من قبل الباب العالي والتي طالب فيها من الداي بإعلان الحرب على فرنسا، وينبغي أن لا نتساغ وراء فكرة أن موقف إعلان الحرب أملته الطاعة للباب العالي وليس من منطلق ذاتي بدليل أن الرسالة التي بعث بها السلطان العثماني إلى الداي تحمل في طياتها تبريرات متعددة تصب كلها في محاولة إقناع الداي باتخاذ ذلك الموقف وعمليات الإقناع لا تتوافق مع فكرة فرض المواقف التي تصدر في شكل فرمان وليس عبر الرسائل وأن الاستياء الشعبي كان له الأثر الأبلغ في اتخاذ هذا الموقف والذي اتخذه الداي بعد الاجتماع الموسع للديوان المخول له إتخاذ المواقف السيادية الحساسة، حيث تم إعلان الحرب رسميا ضد فرنسا في ديسمبر 1798م، وبموجب ذلك ألقي القبض على القنصل الفرنسي ومعه ثمانية عشر فرنسيا كانوا مقيمين بمدينة الجزائر كما أرسلت تعليمات لباي قسنطينة تأمره بإغلاق مراكز الوكالة الإفريقية في كل من عنابة والقالة وحجز ممتلكاتها وسجن عمالها المقدر عددهم بـ 98 عاملا[26].

وتجسيدا لموقف الحرب ذلك قامت البحرية الجزائرية كقوة تنفيذية بالقيام بعدة عمليات حربية تجاه السفن والمصالح الفرنسية، وكان الريس حميدو من أشهر الشخصيات التي جسدت ذلك الموقف بعملياته المتكررة ضد السفن الفرنسية أشار إليها دفتر المغانم والتي من أبرزها[27] :

- إحتجاز ومطاردة السفن الفرنسية أينما وجدت
- غزو السواحل الفرنسية والعودة بمغانم متنوعة

وقد بقي هذا الموقف الحربي للجزائر تجاه فرنسا طيلة فترة الاحتلال الفرنسي لمصر وكان من أكثر المواقف التي شكّلت ضغطا كبيرا على فرنسا نظرا لقوة الجزائر على حوض البحر المتوسط، ولما تمثّله من مصالح إستراتيجية لفرنسا.

وخلاصة القول أن نشاط البحرية الجزائرية طيلة تاريخها الطويل لم يبق حبيس الحدود الإقليمية للجزائر ولم تقف عند حدود مصالحها الخاصة وإنما تعدتها إلى المساندة والوقوف إلى جانب الشعوب المظلومة في تحرك إنساني شهدت عليه محطات تاريخية متعددة، اكتفينا بالإشارة إلى النماذج السابقة التحليل، والملفت في التحرك الإنساني الجزائري أنه لم يكن قرين مصلحة مادية أو شروط مسبقة مثلما تتعامل به القوى الكبرى في هذا العالم اليوم والتي لا تطعم جائعا حتى يدفع ثمن ما أطعم به حتى ولو بسلب الشخصية، وأن إثبات هذه الحقيقة تؤكده طبيعة وصورة ونتائج

التحرك باعتبار أن الموقف الجزائري تجاه تلك القضايا المذكورة لم يكن من منطلق الحقيقة المشتركة التي تجمعهم مع الشعوب المتحرك نحوهم بدليل أن عملية الإنقاذ والمساعدة للأندلسيين قد شملت المسلمين واليهود بالتوازي إضافة إلى أن الاختلاف الجذري بين الشعبين الجزائري والفرنسي لم يمنع في لحظة الحصار والجوع والمسغبة التي عاشتها فرنسا عقب ثورتها الشهيرة من تحرك الجزائر إنسانيا لإنقاذ هذا الشعب بدون أي استغلال لهذه الظروف للاستفادة من مصالح شخصية، وأن الغرض من هذا التحرك لخصه الداي حسن باشا في رسالته الموجهة للحكومة الفرنسية بقوله : (فالصديق الحقيقي هو الذي يعلن عن نفسه عند الحاجة، فهذه هي مبادؤنا)[28] (قنان ص. 57).

مما يبين أن حقيقة التحرك الإنساني للبحرية الجزائرية أملته المبادئ والقيم التي تكونت عليها هذه البحرية منذ نشأتها سواء العامة أثناء الفتح الإسلامي أو الخاصة تحت شعار الإنقاذ على يد الإخوة بربروسا، والملفت للإنتباه أن الجزائر دفعت ثمنا غاليا نظير وقوفها الإنساني، سواء مع فرنسا أثناء الحصار وما ترتب عنه من ديون أو تجاه المسألة المصرية وما سببه من حنق فرنسي على الجزائر وكان كليهما من الأسباب البارزة التي أدخلت الجزائر عصرا مظلما من الاحتلال الذي أفقدها كل عوامل القوة[29] ولم تستفق منه الجزائر إلاّ وهي في صنف عالم متخلف بعد ما كانت سيدة في البحر المتوسط.

الهوامش :

1 - بروديل فرنان. البحر المتوسط، ترجمة عمر بن سالم، تونس، 1990، ص. 123.

Ferhat (H) : (Le Maroc et la mer), R.J.P.E.M, n°6, 2ème trimestre, 1979, p. 25 -2

3 - بروديل فرنان. البحر المتوسط، ترجمة عمر بن سالم، تونس، 1990، ص. 123.

Des pois (J) : (Le destin de l'Afrique du Nord, remarques géographiques), B.E.P.M, 4 n°206,-1er trimestre, 1949, p34.

5 - أسد رستم، مصطلح التاريخ، ط.3، منشروات المكتبة العصرية، بيروت، ص.1 وما يليها

6 - نصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، ط.1، دار الغرب الإسلامي، بيروت لبنان، 2000م، ص.187.190

7 - لوي كاردياك، الموريسكيون الأندلسيون والمسيحيون، ترجمة عبد الجليل التميمي، ط2، 1989م، ص 69 وما بعدها.

8 - المقري، نفح الطيب، تحقيق إحسان عباس، ج4، بيروت، 1968م، ص 527 / الأندلسيون المواركة، عادل سعيد شناوي، ط1، مطابع أنتر ناشيونال، القاهرة، 1983م، ص. 190-191

9 - محمد علي أورخان، مأساة الأندلس وموقف العثمانيين، مجلة حراء، ع.5، أكتوبر/ ديسمبر 2006

10- أنظر نبيل عبد الحي رضوان، جهود العثمانيين لإنقاذ الأندلس واسترداده، مكتبة الطالب الجامعي، ط.1، مكة المكرمة، 1988

11 - سلمى الخظراء الجيوسي، الحضارة الإسلامية في الأندلس ن ج1، مقال (ليونارد باتريك هارفي، تاريخ المورسكيين السياسي والاجتماعي والثقافي، ترجمة عبد الواحد لؤلؤة)، ط.2، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1999م، ص. 321./ محمد علي أورخان، مرجع سابق.

12 - نصر الدين سعيدوني، مرجع سابق، ص 202، 203)

13 . محمد عبد الله عنان، نهاية الأندلس القاهرة، 1949م، ص 284/ عبد الرحمان الجيلالي، تاريخ الجزائر العام، ج3، ط.2، 1982، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 50.

14 . عبد الرحمان الجيلالي، المرجع سابق، ص 53-54.

15 . عادل سعيد شناوي، مرجع سابق، 150 وما بعدها

16 . بحموش نعيمة. مساهمة بحرية أيالة الجزائر في حروب الإمبراطورية العثمانية البحرية. ماجيستير. ص 103.

17 . نصر الدين سعيدوني، مرجع سابق، ص، 205.

18 . جمال قنان، العلاقات الفرنسية الجزائرية 1790-1830، المؤسسة الوطنية للاتصال النشر والإشهار، 2005، ص، 57

19 . مولود قاسم نايت بلقاسم، شخصية الجزائر الدولية وهيبتها العالمية قبل سنة 1830م، ج.2، ط.1، دار البعث، الجزائر، 1985، ص 138

20 . نفسه، ص، 150.

21 . جمال قنان، مرجع سابق، ص. 20)

22 . ولد نابليون بونابارت سنة 1769م بجيزرة كورسكا وهو من أصل إيطالي، دخل في شبابه في المدرسة العسكرية الفرنسية والجيش الفرنسي، ولمّا بلغ سن السابع والعشرين أوكل إليه قيادة الجيش بالنظر لما أظهره من مهارة فائقة في شؤون الحروب، وخاض حروب متعددة في أوروبا وخارجها. أنظر. (جفري براون، تاريخ أوروبا الحديث، ترجمة على المرزوقي، مطبعة الأهلية الأردن، ص 391 وما بعدها).

23 . جمال قنان، مرجع سابق، ص، 91 وما يليها)

24 . إسماعيل أحمد باغي، محمود شاكر، تاريخ العالم الإسلامي الحديث والمعاصر، ج2، دار المريخ ن الراض، ص. 18

25 . قنان، المرجع السابق، ص. 100.

26 . جمال قنان، مرجع سابق، ص، 98.

27 . البير دوفال، الريس حميدو، تعريب محمد العربي الزبيري، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، ص.31 وما بعدها / عبد الرحمان الجيلالي، مرجع سابق، ص. 284.

28 . قنان، مرجع سابق، ص.57.

29 . للاستزادة أكثر في هذه المسألة أنظر :

. محمد الميلي، موقف المؤرخين الأجانب من تاريخ الجزائر، مجلة الأصالة، ع.14-15، 1973، ص.58.

. أبو القاسم سعد الله، منهج الفرنسيين في كتابة تاريخ الجزائر، الأصالة، ع. 14-15، 1973، ص.12.

. نصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، ط1، دار الغرب الإسلامي، بيروت لبنان، 2000، ص. 26-27

- GAZEL.Introduction.In HistoiRe et historie de l Algérie.paris E.ALCAN.1931.p.6-7

Ville et port d'Alger
Une histoire urbaine partagée et un avenir commun incertain

Berkani-Baziz Amel* &
Hadjiedj Ali**
*Chargée de cours, LGAT-FSTGAT-USTHB** Professeur, LGAT-FSTGAT-USTHB

L'évolution du rapport ville-port est marquée par des changements qui se sont opérés au fil des ans. Le port primitif était entièrement intégré dans la cité marchande ; et son activité, pourtant limitée à l'époque aux échanges de marchandises, lui confère un rôle essentiel, celui d'être le pivot de toute la dynamique urbaine qui se déclenche aussitôt qu'un port est en fonctionnement. Celle-ci se mesure par l'installation dans les espaces proches du port : des souks, des petites industries, des commerces de toutes sortes. Le port devient alors, un élément indissociable et fortement lié à la centralité urbaine. Avec la ville, il marque une interdépendance et une association très étroites qu'il a gardées pendant de longues années.

Les grandes prémices annonçant la séparation de la ville et du port, devenu industriel donc nécessitant beaucoup d'espace, sont devenues perceptibles. La situation contemporaine affiche un certain mouvement qui va vers l'affranchissement total de la ville avec son port. Ce mouvement est accentué par la complexité croissante de la technologie navale et la spécialisation des installations portuaires, nécessitant une plus grande profondeur des eaux

Ville et port d'Alger : de la symbiose au conflit

L'histoire du port d'Alger est étroitement liée à celle de la ville même et à celle de la colonie. Un regard rétroactif nous permet d'éclairer les origines de la ville et du port, ses activités et les étapes de son évolution : « *le port d'Alger a été, pendant de longues années, considéré avant tout comme un organe militaire de ravitaillement, de*

refuge, de défense et au besoin d'attaque»[1]. Aussi, il permet d'identifier les rapports qui les ont unis pendant de longues années.

L'évolution d'Alger et de son port a connu trois périodes distinctes :

- La période précoloniale, caractérisée par un établissement humain sur un site naturel accidenté sur lequel a été édifiée une magnifique «Casbah » avec un petit port parfaitement intégré.
- La période coloniale marquée par la cohabitation de deux tissus urbains totalement différents, et par un port en développement répondant aux besoins de l'époque.
- La période post-coloniale, caractérisée par un développement anarchique et incontrôlé de la ville et une distension du port se faisant dans l'espace hérité.

L'histoire nous renseigne sur la morphologie très contraignante du site d'Alger qui a fait que ni les Romains d'Icosium, ni les Berbères, ni les Arabes, ni même les Turcs, ne poussèrent leurs murs au-delà des limites naturelles.

La ville turque, présentée comme un amoncellement de maisons au pied d'une colline énorme, coupée par de multiples ravins, s'harmonisait parfaitement avec son minuscule port et sa courte jetée. Ce dernier fut le principal facteur économique de la ville avant même l'arrivée des Turcs.

La prise d'Alger par les Français s'est faite rapidement et les militaires éprouvaient une première difficulté dans l'appropriation de l'espace hérité ; même la darse des turcs s'avère insuffisante et trop peu sécurisante pour accueillir les navires de guerre et de commerce

D'un accés plus facile ; la zone située plus près de la mer suscita un intérêt particulier. Les premiers travaux commencèrent près du port, au plus près de la mer. Une ville à l'image européenne se construit donc parallèlement à celle-ci. Les transactions –importations, exportations – se faisaient principalement par le biais de cet élément vital pour la ville qui est le port, et les liens qui se tissaient entre ce

---

1- René Lespes : « Alger, Etudes de géographie et d'histoire urbaine », Paris, Félix Alcan, 1930, page 622.

couple uni, leur tracent pendant de longues années, une destinée similaire marquée dans l'histoire

C'est pourtant le second empire qui va permettre à la ville de se moderniser à l'instar des autres villes françaises, Paris et Marseille en l'occurrence. Le plan de Guiauchain et de Laroche mis en œuvre en 1855, visait l'unification de la ville européenne qui était jusque là bicéphale (le noyau qui jouxte la ville turque et celui de Mustapha) par une façade unique visible depuis la mer : DELUZ mentionne à ce propos : « les soutènements du front de mer qui tout en constituant l'une des beautés d'Alger, condamnent la ville à être définitivement coupée de son port »[1]

La période post-indépendance est marquée par une évolution rapide et anarchique de la ville qui s'est étalée rapidement du côté de l'Est, le long de la côte. La réalisation de l'autoroute Est a encore prolongée la rupture de la ville qui s'est séparée non seulement de son port enfermé dans une enceinte métallique mais aussi de la mer.

Le manque de terrain s'est fait de plus en plus sentir avec l'accroissement et la densification du tissu urbain. Une situation conflictuelle s'est instaurée entre la ville, en quête d'espace pour résoudre les problèmes urbains, et le port qui, n'ayant pas connu de développement significatif, recherche de l'espace pour s'adapter aux nouvelles exigences de la technologie maritime.

Le port d'Alger : un organe engorgé face à des défis à relever

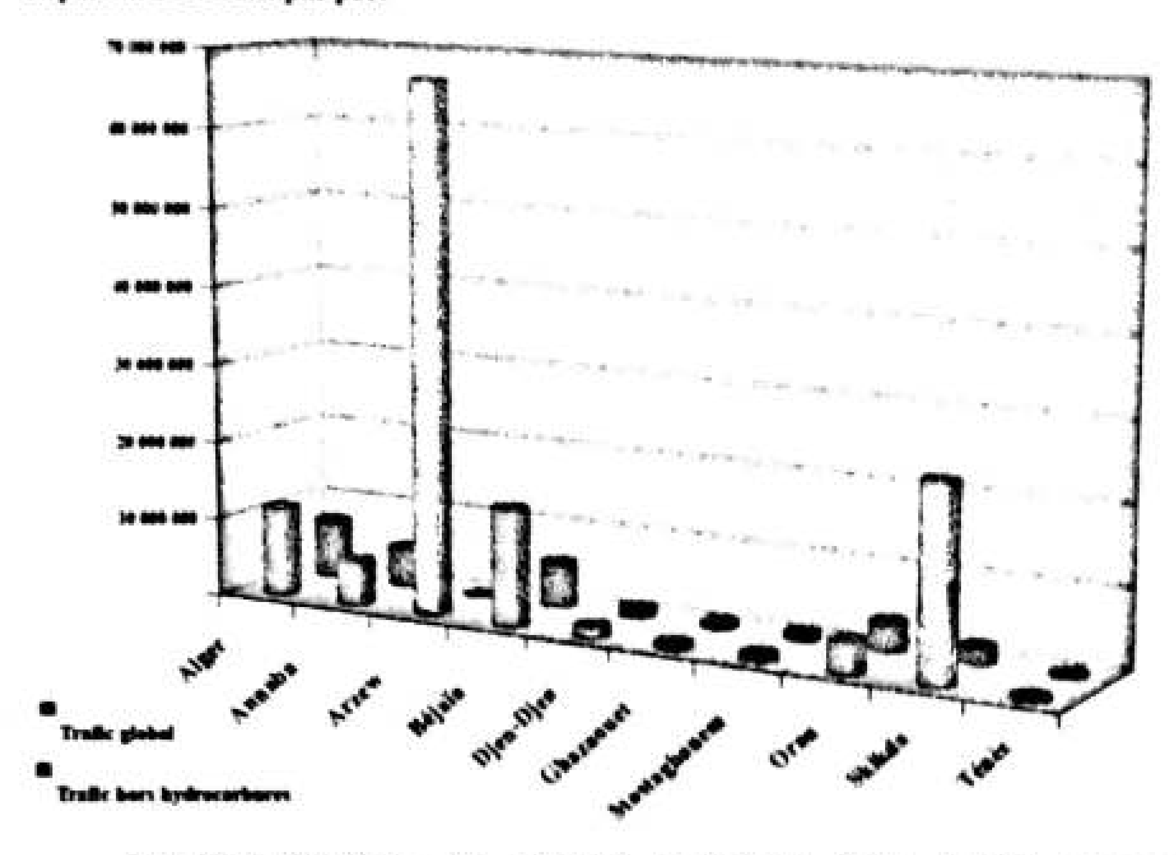
Le port d'Alger assure une fonction d'une importance majeure, non seulement pour l'économie urbaine mais aussi nationale. Cette importance se mesure par l'intensité des différents flux matériels, à savoir la marchandise, la population, mais aussi immatériels, en l'occurrence les capitaux, les informations ...etc.

Vieux de plus d'un siècle, le port d'Alger n'a pas connu d'extension spatiale ; depuis l'indépendance, des aménagements internes et intrinsèques ont été nécessaires afin de faire face aux nouveaux besoins de la navigation maritime.

1- Deluz, J. J : l'urbanisme et l'architecture d'Alger, aperçu critique. Alger OPU,1998, page 13.

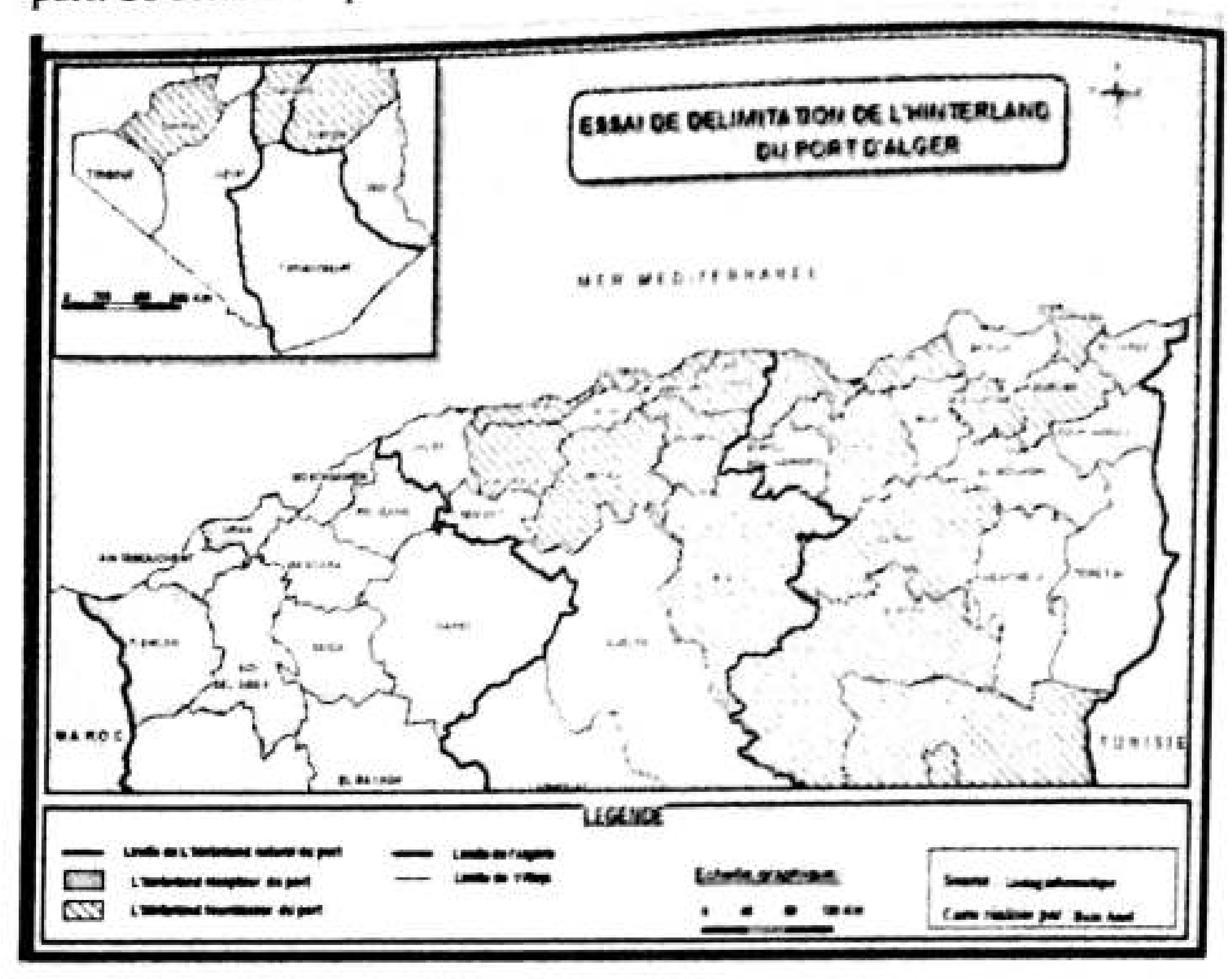
Notons que 90% des échanges avec l'extérieur, se font par voie maritime et qu'Alger y participe avec une forte proportion. En volume d'activité, le port d'Alger demeure le premier port commercial du pays avec plus de 5000 navires traités en 2008 pour plus de12 millions de tonnes de marchandises diverses dont environ 80% importées.

L'étude comparative avec les autres ports nationaux commerciaux montre son individualisation dans le traitement des conteneurs avec 606.000 EVP (Equivalent vingt pieds). Afin d'avoir une idée plus claire sur la situation du trafic portuaire des ports algériens, nous avons, pour l'année 2007, reporté le graphe suivant.



La libéralisation du marché extérieur s'est soldée par un déferlement important d'importateurs privés. De ce fait, le port d'Alger ne cesse de relever le défi quant à sa capacité de chargement, de déchargement et surtout celle de stockage. Le fait que le tiers de la marchandise acheminée vers l'Algérie arrive par ce port détermine l'ampleur de son activité et la pression qu'il subit d'où la nécessité d'un fonctionnement 24h/24h et ceci sept jours sur sept. En effet, à des degrés de dépendances différents, une grande partie du territoire national est desservie par le port d'Alger. La délimitation de ce vaste hinterland est parfois très complexe tant les échanges se chevauchent et les flux se

mêlent. A travers le mouvement de marchandises qui débarquent et embarquent, nous avons esquissé l'hinterland fournisseur et récepteur du port. Ce dernier est présenté sur la carte suivante.



Les exportations de l'Algérie touchent en premier lieu les hydrocarbures, le reste ce sont des produits alimentaires, les semi produits ou autres. Plus du quart du trafic hors hydrocarbures se fait par le biais du port d'Alger. Plus de la moitié des opérations d'exportation proviennent de la wilaya d'Alger. Le reste arrive de l'arrière pays (voir sur carte l'hinterland fournisseur).

En ce qui concerne les importations, Alger s'individualise avec près de trois-quarts des opérations. Le reste dessert un grand nombre de wilayas (voir sur carte l'hinterland récepteur). Il est quasiment impossible de préciser avec fiabilité certifiée la destination de la marchandise importée car de fausses déclarations ne sont pas à exclure. Néanmoins, le nombre important d'importateurs au port augmente la probabilité de traduire la réalité des faits.

Les résultats montrent que le port d'Alger dessert la quasi-totalité du territoire national notamment des villes portuaires, à

l'exemple de Annaba, Jijel, Bejaia et Oran. Si cette situation met en exergue la pression exercée sur le port d'Alger, elle révèle, d'autre par, la sous exploitation des autres grands ports nationaux. Cette préférence au port d'Alger s'explique en grande partie par l'efficacité et la performance qu'offre ce port par rapport aux autres, mais aussi par le fait qu'un grand nombre d'importateurs trouvent des clients à leur marchandise dans la capitale même.

Par ailleurs, la lourdeur dans les procédures administratives le manque d'espace et de moyens techniques pour le traitement de toute cette marchandise qui transite par Alger, ont entraîné une situation d'engorgement sans précédent à laquelle le port doit, encore une fois, relever le défi.

Des aménagements portuaires pour maintenir le cap

Comme nous l'avons soulevé antérieurement, le port d'Alger souffre d'un problème « d'espace » pour accueillir le flux de marchandises restant pendant des mois abandonnée sur les lieux. L'infrastructure portuaire n'a pas suivi le rythme du développement des importations et des exportations de l'Algérie. En effet, de multiples constructions datant du début du siècle s'avéraient vétustes et beaucoup d'infrastructures en usage, sont inadaptées aux techniques maritimes modernes

A cet effet, un programme d'urgence destiné à faire face au trafic a été entrepris. Il a touché le côté gestion qui s'est soldé par une restructuration organique de l'EPAL. Entamé en 1995, ce programme a induit la création de plusieurs directions dont celle des travaux et développement ayant pour but la création d'une dynamique de développement et de modernisation des installations et infrastructures portuaires. Plusieurs travaux ont donc été réalisés dans ce cadre :

- L'aménagement et l'équipement de la gare maritime
- La réhabilitation de l'entretien des bâtiments d'exploitation des magasins et des terre-pleins
- L'entretien de l'éclairage du port
- La réalisation de clôtures et de guérites de sécurité
- La réalisation d'un bâtiment pour la capitainerie et d'un hangar «antipollution »
- La réalisation dans chaque zone du port d'un bâtiment regroupant les services opérationnels ; à savoir acconage, manutention et

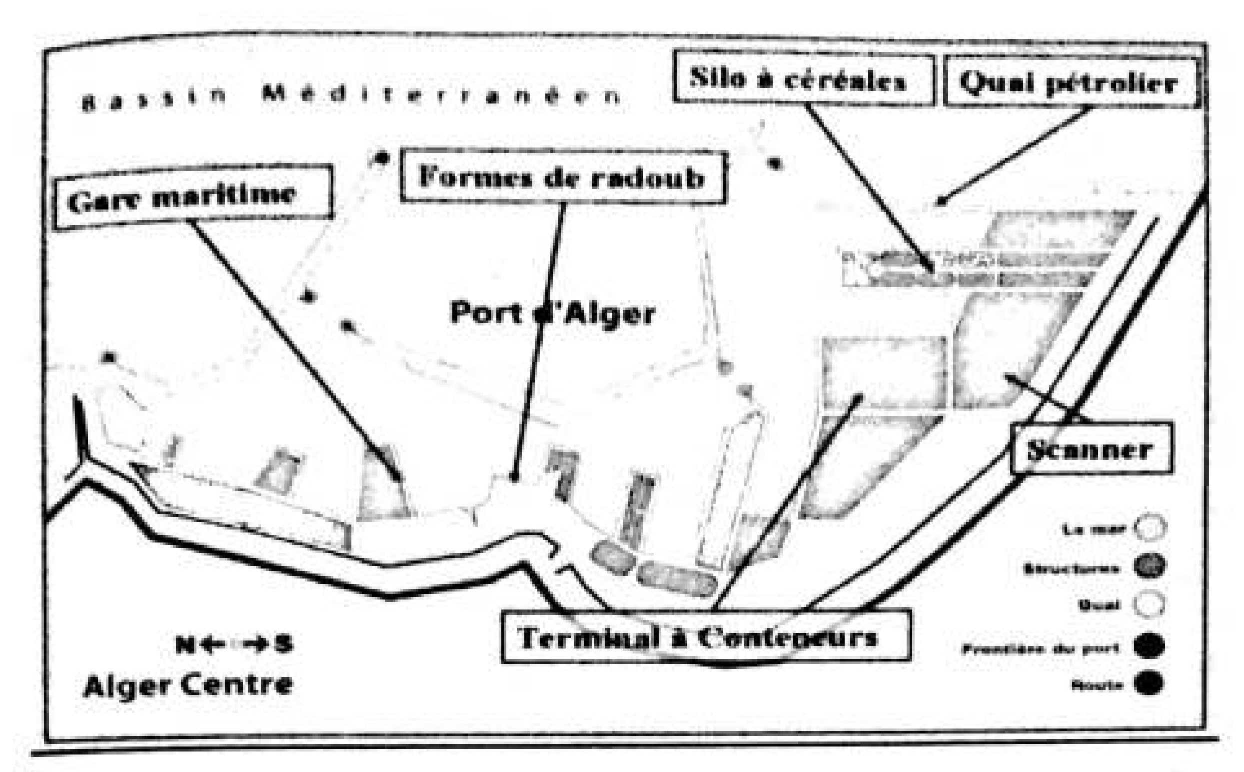
logistique en un lieu unique dit secteur intégré afin de faciliter les démarches commerciales aux usagers.

Dans le cadre de la réalisation de ces aménagements, un certain nombre de démolitions a été nécessaire, ce qui a permis au port de récupérer 2ha de surface exploitable.

Par ailleurs, afin de réhabiliter le maximum de surface dans l'enceinte portuaire et les affecter à l'exploitation commerciale et au stockage, l'entreprise portuaire a mis en œuvre un programme de délocalisation des entreprises ou industries polluantes (exp : SONELGAZ, ENCG des corps gras et ELIROWA) et toutes les activités n'ayant pas de liens indispensables avec le port. L'office national de la signalisation maritime, l'entreprise de construction, de réparation des bateaux de pêche (ECOREP) et l'entreprise générale d'entretient et rénovation (EGER) marine ont également été concernés par cette démarche. Il faut tout de même signaler que cette opération devrait permettre la restitution de 6,6332 ha.

Parmi les programmes ayant visé l'amélioration du rendement de cet organe, la réalisation du projet des silos : Projets silo à céréales et silo horizontal de l'ONAB. Cette réalisation a aussi nécessité plusieurs démolitions ayant permis la récupération de 670 m², au niveau de la rue de digne. Afin de faciliter le traitement de la marchandise, le port s'est doté d'installations spéciales (rampe R0-R0) et d'un terminal à conteneurs inscrit dans le programme de développement (1987/1988). Malheureusement cette réalisation a été rapidement dépassée et sa capacité de stockage qui s'élève à 5870 conteneurs s'avère insuffisante d'où la création de zones extra portuaires.

Remarquons que tous les aménagements et les extensions qui se sont effectuées au cours de son développement, ont été réalisés par récupération ou par remblaiement de la côte pour atteindre les profondeurs permettant l'accueil des navires de commerce de première génération. Ces projets qui ne sont pas sur un site nouveau, mais dans la zone d'exploitation déjà existante (voir croquis suivant) ont permis au port de s'agrandir sur lui-même.



La paralysie guet de prés ce port qui continue à recevoir un flot important de bateaux restant en rade pendant plusieurs jours voire le mois. Leur nombre est tellement important (atteignant des pics de 40 à 50 navires en attente), que nous pouvons constater de visu l'encombrement de la baie d'Alger. La perte de temps passé en rade et en opérations de déchargement à quai se répercute négativement sur l'économie nationale et les finances du pays. Face à cet état d'engorgement chronique du Port d'Alger, d'autres mesures récentes ont été prises. En effet après l'extension de la plage horaire des douaniers, pour faciliter davantage les procédures relatives au dédouanement des marchandises importées et la création de nouvelles directions notamment celle relative aux scanners, l'entreprise portuaire s'est lancé dans une joint-venture. Un leader de la gestion et de l'exploitation portuaires Emiratis de Dubaï Port World (DPW) est aux commandes au port d'Alger depuis 17 mars 2009. Les premières directives tombent , il s'agit d'interdire à compter du 1er octobre 2009, le déchargement au port d'Alger des marchandises non conteneurisées – notamment les produits alimentaires, les véhicules non conteneurisés et les cargaisons de rond à béton et de bois. Les car-ferries seront orientés vers le port de Djendjen, dans la wilaya de Jijel située à l'Est du pays, et ceux de Mostaganem et de Ghazaouet à l'ouest du pays. Les autres produits concernés par ce déroutement seront acheminés vers les ports d'Oran, Mostaganem, Arzew et Ghazaouet à l'ouest, Ténès et Béjaïa au centre et Djendjen, Skikda et Annaba à l'Est.

Quelle responsabilité de la ville dans l'engorgement du port ?

Le cas d'Alger demeure compliqué par rapport à la complexité de son phénomène urbain. L'absence de friches portuaires et l'enchevêtrement des espaces urbains et portuaires, ont fait naître une tension dans l'appropriation du foncier.

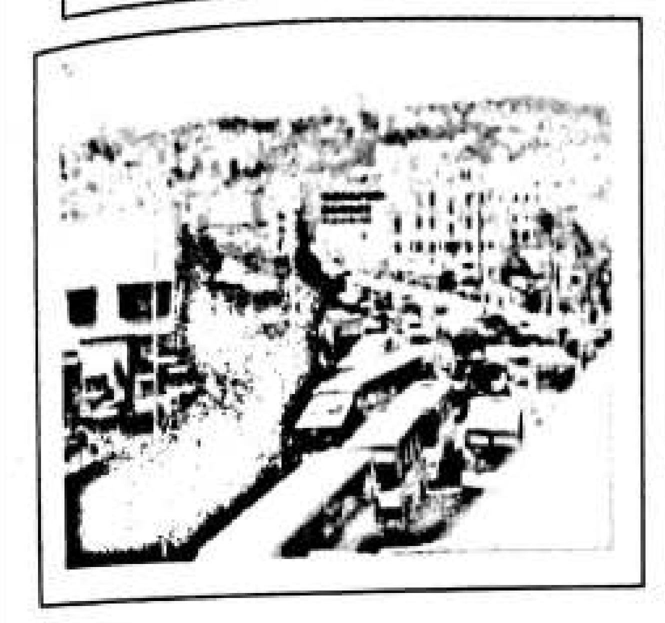
Si le port (zone d'exploitation) et la ville d'Alger sont fonctionnellement deux espaces bien distincts ; spatialement, ils forment une seule zone géographique bien homogène. Seule la clôture pourrait nous renseigner sur leur séparation physique. Sous l'effet de la rareté des terrains, notamment dans ces zones à forte centralité, il devient de plus en plus difficile de cerner les limites terrestres du port, de celles de la ville.

Tout port, en plus de son espace traditionnel (quais, darses zones de stockage... etc.), dispose d'espaces extérieurs appelés domaine terrestre où sont localisés les fonctions et les services liés aux portuaires et dont la gestion relève des autorités du port. C'est généralement l'arrière port immédiat qui en fait usage et que l'on appelle : le domaine portuaire.

Au fil des ans, le quartier du port a été dénaturé et dévié de sa mission initiale en tant qu'espace annexé à la zone d'exploitation du port pour, entre autres, le soulager de certaines fonctions de stockage ou d'entreposage.

Plusieurs hangars ont donc été récupérés, détruits et remplacés par des structures ayant des fonctions répondant aux espérances de l'urbain. Combien de locaux étaient utilisés pour des besoins maritimes, se sont vus reconvertir en logements ou en locaux commerciaux? Ces amputations n'ont fait qu'aggraver la difficulté de la gestion de l'espace portuaire, qui est passé par des moments d'engorgement très sévères, réglés par des solutions palliatives prises souvent à la hâte et sans aucune étude préalable. Jusqu'à nos jours, des problèmes liés au fonctionnement du quartier en question sont présents. Les photos suivantes nous éclairent sur la situation.

Le quartier portuaire au niveau de Tafourah



Le quartier portuaire au des voûtes niveau



Ce quartier a beaucoup perdu de son cachet d'antan et de grandes surfaces font usage? au service de la ville. Il renferme des parkings qui sont au nombre de quatre, dont deux sont à étages. L'un d'entre eux, situé en bas de la grande poste et s'étalant sur une superficie de 0,20 ha, est réservé à la wilaya d'Alger. L'autre, dénommé Béziers, localisé dans le quartier de l'Agha, comporte 3 étages et s'étend sur 0,81 ha. Le troisième, Bonetta, situé au niveau de la gare maritime sur 0,98 ha, dispose de 5 étages, seul le rez-de-chaussée est mis à la disposition du port. La gestion de ces trois parkings, revient à la ville qui en est propriétaire. Le dernier, situé dans le quartier de l'Agha, s'avère le plus petit en matière de superficie, à savoir : 0,11 ha.

Par ailleurs, le cas des voûtes demeure très révélateur de l'empiétement de la ville sur le domaine portuaire. Une grande partie des voûtes du front de mer et celles de la rampe Poirel est actuellement utilisée pour le commerce de gros, d'autres ont été récupérées (logements et commerces) pour la réalisation du projet «carrefour du millénaire », préconisé par les gestionnaires de la ville dans le cadre du GPU (grand projets urbains d'Alger). Toutefois, il demeure que 4,80 ha sont encore destitués au port et leur gestion est passée au gouvernorat du grand Alger de l'époque. Un grand espace «Tafourah» du domaine du port, faisait lieu de stationnement des véhicules importés, a été déployé au service des transports suburbains.

Ces derniers furent ensuite transférés à quelques mètres plus loin au niveau de l'ex gare routière, transférée à son tour au Caroubier. Tafourah a, pendant une période, été occupé par le C.O.U.S (centre des œuvres universitaires et sociales). Mais, depuis quelques années, les transports suburbains ouest algérois y reviennent. L'ex gare routière fait aujourd'hui fonction de parking alors que juste en face une parcelle de terrain séparé du port par la route Lahcene Hamdani est réservée pour les transports suburbains Est algérois. Par ailleurs, des zones de stockage, dont des hangars et des entrepôts, localisés à El Hamma utilisés au profit du port, ont été rasées dans le cadre de la restructuration de ce quartier.

Quelle destinée pour le port d'Alger ?

La réflexion sur le devenir du port auquel est liée la destinée de la ville devrait conjuguer les aspects techniques, économiques, urbanistiques et environnementaux afin de pouvoir dégager les solutions les plus appropriées à la singularité de ce cas.

Le port d'Alger est loin d'être concurrentiel à l'échelle internationale. Son activité reste modeste par rapport à celles de Rotterdam ou Singapour qui traitent plus de 400 millions de tonnes par an ou encore Marseille avec ses 96 millions de tonnes (2007). Elle l'est aussi par rapport à celles de quelques pays africains à l'exemple de Casablanca avec 21 millions de tonnes par an.[1] Il est clair qu'aujourd'hui, la structure portuaire, avec tous les travaux de modernisation réalisés, est dépassée face au commerce maritime moderne. Il est difficile de croire qu'un porte- conteneurs de 10 000 à 70 000 T portant jusqu'à 4600 conteneurs[2] pourrait franchir les portes maritimes d'Alger.

Techniquement, ce port n'a plus les moyens pour être à la hauteur des grands ports internationaux. Son avenir ne peut se baser que sur des investissements et des opérations de modernisation des installations sur place. S'il doit maintenir son site, il doit se livrer à un développement sur mer avec tous les coûts que demande cette

---

1- www.newworldcloppedia.org, www.appa-ports.org

2- C'est l'un des plus grands navires ayant pris les routes maritimes. Quid 2005 page 1820.

opération qui probablement n'est pas la meilleure vu le rapport : coût de l'investissement et rentabilité.

Les solutions pratiques, peu coûteuses et palliatives, adoptées jusqu'à présent par le port d'Alger , ne sont à notre sens, pas efficaces car elles ne s'inscrivent nullement dans une vision prévisionnelle pour le long terme et reste des solutions conjoncturelles qui sont vite dépassées. De ce fait, il apparaît qu'à terme, la délocalisation du port devrait s'imposer.

Le courant du transfert des ports vers des lieux plus appropriés a été adopté par les grandes métropoles du monde qui, aujourd'hui, sont à la hauteur de la demande du gigantisme marin. Mais il faut signaler que certaines expériences ont révélé que, soustraire définitivement un port de son contexte urbain entraîne un déclin économique, parfois même démographique et une perte d'emplois. La délocalisation partielle du port de son assiette primitive fut une solution qui a permis à certains ports de se débarrasser des activités nuisantes, polluantes et/ou nécessitant de vastes espaces pour leur développement, en y gardant toutes les activités ayant trait au transport, au loisir et à la pêche. Le maintien total du port dans son site est, dans certains cas, imposé par des facteurs exogènes (physique, économique), dans d'autres, il est dû à l'état des infrastructures portuaires relativement récentes, pouvant contenir une modernisation sur place.

Les expériences vécues ailleurs et dont nous pouvons évaluer aujourd'hui les effets, montrent que le découplage ville/port a permis de régler le problème d'espace recherché, aussi bien par l'une que par l'autre et a réussi d'assurer l'épanouissement de l'activité portuaire, comme il a permis de soulager les quartiers proches du port des nuisances qu'inflige cet organe à son environnement en matière de pollution, de bruit, et d'encombrement.

Pour conclure, nous pouvons dire que, la réflexion sur le développement de la ville portuaire d'Alger en général et de son port en particulier, devrait dépasser le cadre spatial de leurs territoires respectifs. Il faudrait absolument évaluer la situation du fonctionnement des ports nationaux et revoir leur capacité de productivité et de ce fait, estimer le rôle futur du port étudié et par conséquent porter des actions à long terme. Ces actions doivent être à

la dimension de la rentabilité escomptée. Si la création de ports de soutien ou la spécialisation des ports régionaux pourrait desserrer l'étau sur le port d'Alger, sa remise aux normes internationales passerait, sans aucun doute, par la mise en place de nouvelles structures dans un site plus adapté.

المحور الثاني
الدور الاقتصادي للموانئ الجزائرية
عبر العصور

Références bibliographiques :

- **Chaline**, Claude - **Rodrigues Malta,** Rachel
Ces ports qui créèrent des villes.
Paris, L'Harmattan 1994, p. 299
- **Deluz**, J.J
L'urbanisme et l'architecture d'Alger / aperçu critique.
Alger, PierreMardaga Edition, OPU,1988, p. 195
- **Lespes**, René
Alger, Etudes de géographie et d'histoires urbaines.
Librairie Félix Alcan, 1930, p. 817
- **Berkani-Baziz** Amel
Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain.
Thèse de magister en aménagement urbain,
FSTGAT, USTHB, 2002.
- **Rapport final : Délocalisation des entreprises du port d'Alger**
Direction exploitation réglementation/EPAL/Port d'Alger.
- **Le Port d'Alger**
Revues mensuelles
- **Annuaire statistique des ports de commerce**, ministère des transports.

عنابة، الميناء والمدينة (هيبون)

أ.د. شافية شارن
قسم التاريخ جامعة الجزائر

مقدمة

تقع هيبون جنوب غرب مدينة عنابة، وتملك موارد طبيعية متنوعة، كما تتوفر على منطقة خلفية غنية، وما زاد من أهميتها الاقتصادية اختيار الفينيقيين في القرن الثاني عشر قبل الميلاد ميناءها لربط المنطقة بالعالم الخارجي. سنحاول من خلال هذا البحث دراسة النشاطات الاقتصادية للمدينة والاطلاع على علاقاتها التجارية والحضارية خلال الحقبة الرومانية الممتدة من منتصف القرن الثاني قبل الميلاد إلى القرن الرابع ميلادي باعتبارها أزهى عصوره، كما سنحاول إبراز أهمية هذا الميناء المتوسطي ودوره في تطور وازدهار المدينة.

كما يستدلّ من اسمها، هيبون مدينة ملكية (résidence ou ville royale)[1] وكانت مكانا حصينا لحفظ ثروات وكنوز الملوك النوميديين، شأنها في ذلك شأن مدينتي ثالة وقسنطينة. بعد استيلاء الرومان عليها في عام 146 ق. م، أصبحت تابعة لمقاطعة إفريقية البروقنصلية (تونس)، وارتقت في عام 78 ق.م. من مرتبة بلدية (Municipium augustam) إلى مستعمرة، وعرفت تطورا كبيرا حتى

أنها صارت في القرن الثاني ميلادي المدينة الإفريقية الساحلية الثانية بعد قرطاجة.

يحتل ميناء هيبون الطبيعي موقعا استراتيجيا، حيث يقع بين سلسلتين جبليتين هما جبل إيدوغ ورأس الحارس (cap de garde) اللتين تحمياه من الرياح الغربية والشمالية الغربية العاتية، وتكمن أهمية هذا الميناء البحري، في كونه يقع بالقرب من موانئ نشطة، افريقية كمينائي سكيكدة وقرطاجة، وأوروبية كميناءي سردينيا وصقلية.

وقد زادت أهمية هيبون نتيجة التحولات التي شهدتها عبر العصور، حيث بعد أن كان محطة فينيقية[2]، وأحد الموانئ الرئيسية لنوميديا[3]، أضحى منذ أواخر القرن الأول قبل الميلاد ؛ نتيجة توسع دائرة نشاطه، أحد الموانئ المخصصة لتموين روما (port annonaire) تتولى حمايته ودعمه وحدات من للأسطول الروماني[4]، وتشرف على نشاطاته شرطة خاصة[5]. ومن ثم يمكن القول أن هذه العوامل وأخرى ساهمت في تنشيط ميناء هيبون لإقامة علاقات متنوعة داخلية وخارجية.

أولا) الحياة الاقتصادية في هيبون بين منتصف القرن الثاني قبل الميلاد والقرن الرابع ميلادي

اشتهرت هيبون منذ الفترة البونيقية[6] بوفرة وتنوع مواردها نذكر منها.

1) الموارد الطبيعية والحرفية

لقد جعلت الظروف الطبيعية من هيبون منطقة زراعية مهمة، حيث تتوفر على سهول ساحلية ذات تربة خصبة، وعلى مناخ معتدل يتميز بكثرة أمطاره[7] واعتدال حرارته في معظم أيام السنة، واحتوائها على عدة مجاري مائية منها أودية موديبا وموجر والسيبوس (Seybouse)، بالإضافة إلى وجودها بالقرب من بعض البحيرات مثل بحيرة فيتزارة، وقد اشتهرت أراضيها بزراعة القمح كما يتضح من آثار مخازن الغلال والمطامير (Horri) ومطاحن القمح المنتشرة فيها[8].

إلى جانب القمح انتشرت زراعة الزيتون التي نتجت عنها صناعة الزيت، كما ازدهرت زراعة الكروم التي أدت إلى إقامة صناعة النبيذ كما يتضح من تماثيل إله الخمر بوخوس (Bacchus).

بالإضافة إلى القمح والزيتون والكروم، كان للمنطقة ثروة غابية معتبرة، ومن ثمّ مارس سكانها الصيد (**الصورة رقم 1**) وتربية الماشية التي ترتب عنها قيام صناعة نسيجية[9] وجلدية، كما اعتنوا بالصيد البحري مما ساعد على تطوير نشاط تمليح السمك[10] وصناعة مرق الحوت (garum) الرائجة آنذاك.

إلى جانب المنتجات الزراعية والحيوانية احتوت المنطقة ثروة معدنية هامة تمثلت في وجود مناجم الرصاص والحديد الواقعة في غربها (مناجم كدية وعين مكرة وعين الرمّان)[11]، التي صاحبتها صناعة تعدينية كصناعة الأسلحة والحلي[12]، كما تضم المنطقة محاجر الرخام

الأبيض[13] (محاجر فلفلة ومحجر الفجوج) التي تولّدت عنها صناعة تحويل الرخام[14]. والملاحظ أنه نتيجة كثافة الحرف سالفة الذكر خصّصت لها أحياء كاملة، وقد كوّن الحرفيون اتحادات ونقابات (corporations) من أجل تنظيم نشاطاتهم، وحماية حقوقهم، كما هو الحال بالنسبة لنقابات عمال الميناء وأصحاب السفن[15].

2) التجارة

دفعت ضرورة تسويق منتجات هيبون السكان إلى إنشاء أسواق مختلفة مثل السوق اليومي (Macellum)[16]، وكذا السوق الأسبوعي (forum)[17] وتشهد على ازدهار التجارة شبكة الطرق البرية العديدة التي تنطلق منه أو تصل إليه **(الصورة رقم 2)**.

أ - الطرق الغربية :

- طريق هيبون سكيكدة
- // قسنطينة
- // الخنج
- // ميلة
- // قالمة
- // شرشال

ب) الطرق الجنوبية :

- طريق هيبون سوق أهراس

- // مداوروش
- // تبسة
- // هنشير بسرياني (Ad Majores)
- // سيدي عقبة (Badias) - بسكرة
- // تموقادي

وإلى جانب الأسواق وشبكة الطرق هناك النصب الميلية الكثيرة المتواجدة في أراضيها[18]، وكذا أعداد الأوزان المصنوع بعضها من الذهب الخالص[19]، زد على ذلك انتشار تماثيل إله التجارة مركور (mercure)[20].

وما دمنا بصدد الحديث عن موضوع التجارة، فإنه من الضروري البحث عن علاقات هيبون التجارية الداخلية والخارجية، وعن آثارها.

ثانيا) العلاقات التجارية لهيبون

1) العلاقات التجارية الداخلية

كانت لهيبون علاقات تجارية داخلية مع مدن مجاورة كثيرة كقسنطينة والخنج وقالمة ومداوروش وتبسة[21] وغيرها، وهي أراضي معروفة بأهميتها الاقتصادية.

2) العلاقات التجارية الخارجية

أقامت هيبون علاقات تجارية مع بلدان إفريقية ومتوسطية.

أ) العلاقات التجارية مع البلدان الإفريقية

تعاملت هيبون مع قرطاجة قبل سقوطها باعتبارها قوة اقتصادية كبيرة في البحر المتوسط وقد زاد عامل الجوار والانتماء في تعزيز العلاقات بين المدينتين. ومما لا يدع مجالا للشك، هو أنه إلى جانب قرطاجة كانت تربط هيبون علاقات مع بلدان إفريقية أخرى كثيرة كموريطانيا القيصرية وموريطانيا الطنجية إلى جانب ليبيا (emporia) وتتلخص صادرات هيبون إلى هذه الأخيرة في الزيت والرخام[22].

ب) العلاقات مع البلدان المتوسطية

_ تتصدر شبه جزيرة إيطاليا وجزرها الثلاث البلدان الغربية التي تربطها علاقات مباشرة عبر مينائي أوستيا (Ostie) وبوزول (Pouzzoles)[23]، وكان من أهم صادرات هيبون القمح والزيت والرخام مقابل الأواني الفخارية والزجاجية والمعدنية.

_ إلى جانب ايطاليا كانت تربط هيبون علاقات باسبانيا تتلخص في تصديرها للزيت والخيل[24] مقابل الرصاص والقصدير، كما كانت تصدر إلى بلاد الغال الزيت والتين والرخام مقابل القصدير وبعض الملابس[25].

تشير المصادر إلى وجود علاقات بين بلاد الإغريق وهيبون قائمة على جلب هذه الأخيرة للنبيذ والمزهريات والأواني الفضية، مقابل القمح والرخام والأخشاب[26].

- لم تبق علاقات هيبون محصورة في بلدان الحوض الغربي للبحر المتوسط بل توسعت لتشمل بلدانا شرقية كمصر وفنيقيا وفلسطين وسوريا وكبادوكيا (Cappadoce)[27] وبلاد الفرس وحسب القديس أوغسطين كان تجار هيبون يتنقلون حتى الهند والصين لجلب خيراتها المتمثلة في الأحجار الكريمة والأقمشة الحريرية[28].

بعد عرضنا لعلاقات هيبون الداخلية والخارجية، ينبغي في اعتقادنا البحث عن آثار نشاط هذا الميناء وهذه العلاقات على المدينة.

3) آثار نشاط ميناء هيبون على المدينة

نتيجة نشاطات مينائها ووفرة مواردها الاقتصادية وعلاقاتها التجارية الواسعة، أصبح سكان مدينة هيبون يتمتعون بمستوى معيشي جيد كما يتجلى من خلال المساكن الريفية الفخمة ذات الطوابق العديدة والمزينة بالفسيفساء[29].

وبالإضافة إلى مساكنها، اشتهرت المدينة بمرافقها العامة منها الحماماتها الشمالية والجنوبية، التي ضاهت حمامات كركلا بروما[30] والتي كانت مجالا للراحة والاستجمام والتثقيف كما امتازت بمسرحها **(الصورة رقم 3)** المتعدد النشاطات كالعروض المسرحية الكوميدية والتراجيدية، إلى جانب عروض الغناء والرقص والنشاطات الفكرية كالشعر والبلاغة والتاريخ وعلم الفلك **(الصورة رقم 4)**، فضلا عن الفلسفة، كما يتأكّد ذلك من خلال

التمثال الذي أقامه سكان هذه المدينة للفيلسوف الرواقي فرانتون (Fronton)[31] تخليدا لذكراه.

ولما كان لهيبون مناظر طبيعية خلابة وتتوفّر على مرافق متنوعة قصدها الناس من كل صوب للتمتع بالصيد والملاحة[32] وبفضل مينائها تمكن رجال الثقافة والفكر الأفارقة أمثال أبوليوس (Apuleius)، المنحدر من مداوروش من التوجه إلى بلدان عديدة كليبيا وبلاد الإغريق[33]، وسمحت للقديس أغسطين بزيارة كلّ من قرطاجة وروما، وقد ساعدت هذه الظروف أيضا المفكرين ورجال الدين الأجانب على مراسلة وزيارة أب الكنيسة المسيحية.

إلى جانب الحياة الفكرية النشطة، يبرز من خلال الكنز الذي عثر عليه في عين المكان المتضمن لـ7499 قطعة نقدية من البرونز[34]، أن المدينة كانت تنعم برخاء ورفاهية.

بعد تناولنا لهيبون الميناء والمدينة توصلنا إلى جملة من النتائج ندرجها كالتالي :

. ساعدت عوامل طبيعية وبشرية هيبون أن تصبح قوة اقتصادية تطورت على مرّ العصور، من العهد الفينيقي إلى العهد الروماني مرورا بالعهد النوميدي.

. أدت حيوية مينائها إلى تنشيط تجارتها الخارجية مع بلدان عديدة افريقية ومتوسطية.

- ساهم الازدهار الاقتصادي الذي شهدته المدينة بفضل ميناءها في تنشيط الحياة الثقافية وسهّل تنقل نخبة المجتمع إلى المراكز الثقافية العالمية آنذاك، بهدف الاطلاع على آخر ما جادت به قريحة المفكرين والإطلاع على ما وصلت إليه الحضارات الأخرى وفي نفس الوقت، كان للوسائل المادية والفكرية التي تتوفر في عين المكان أكبر الأثر في اجتذاب العلماء والباحثين الأجانب.

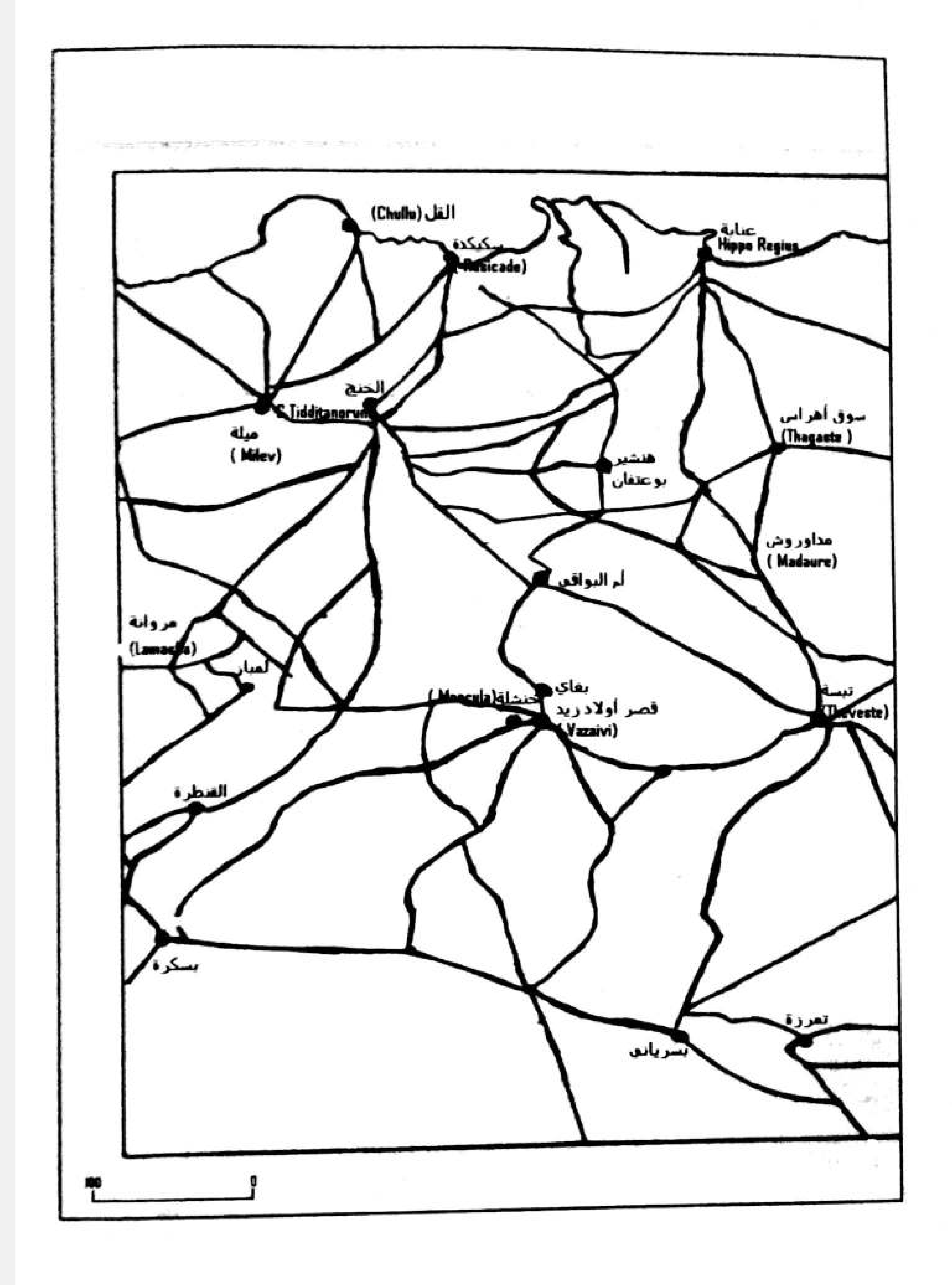
- نتيجة لجميع هذه التطورات برزت علامات الرفاهية والعيش الرغد والرقيّ في هيبون كما تدلنا معالمها ومرافقها.



فيسفساء الصيد

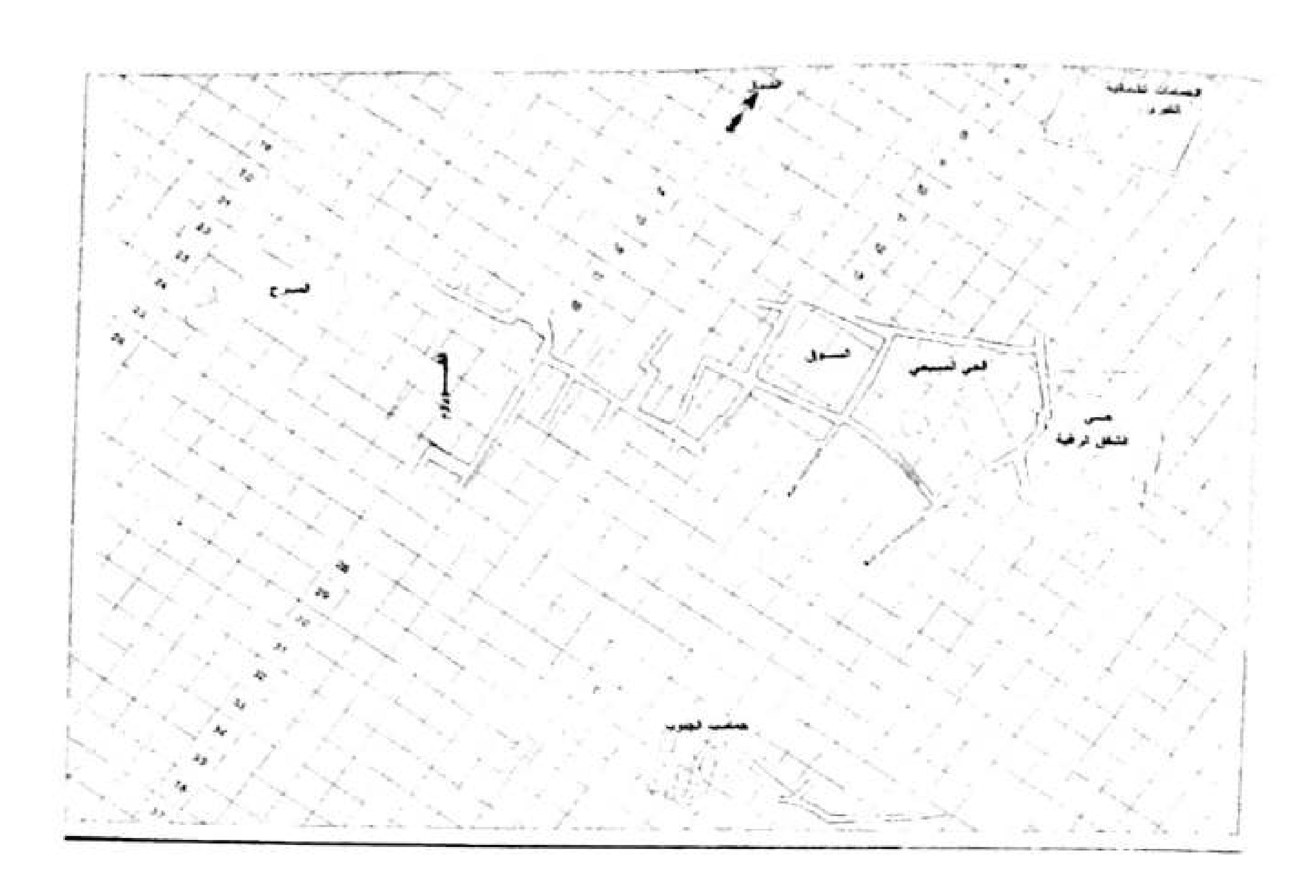
دحماني (س) ، هيبون ، ص. 127

(الصورة رقم 1)

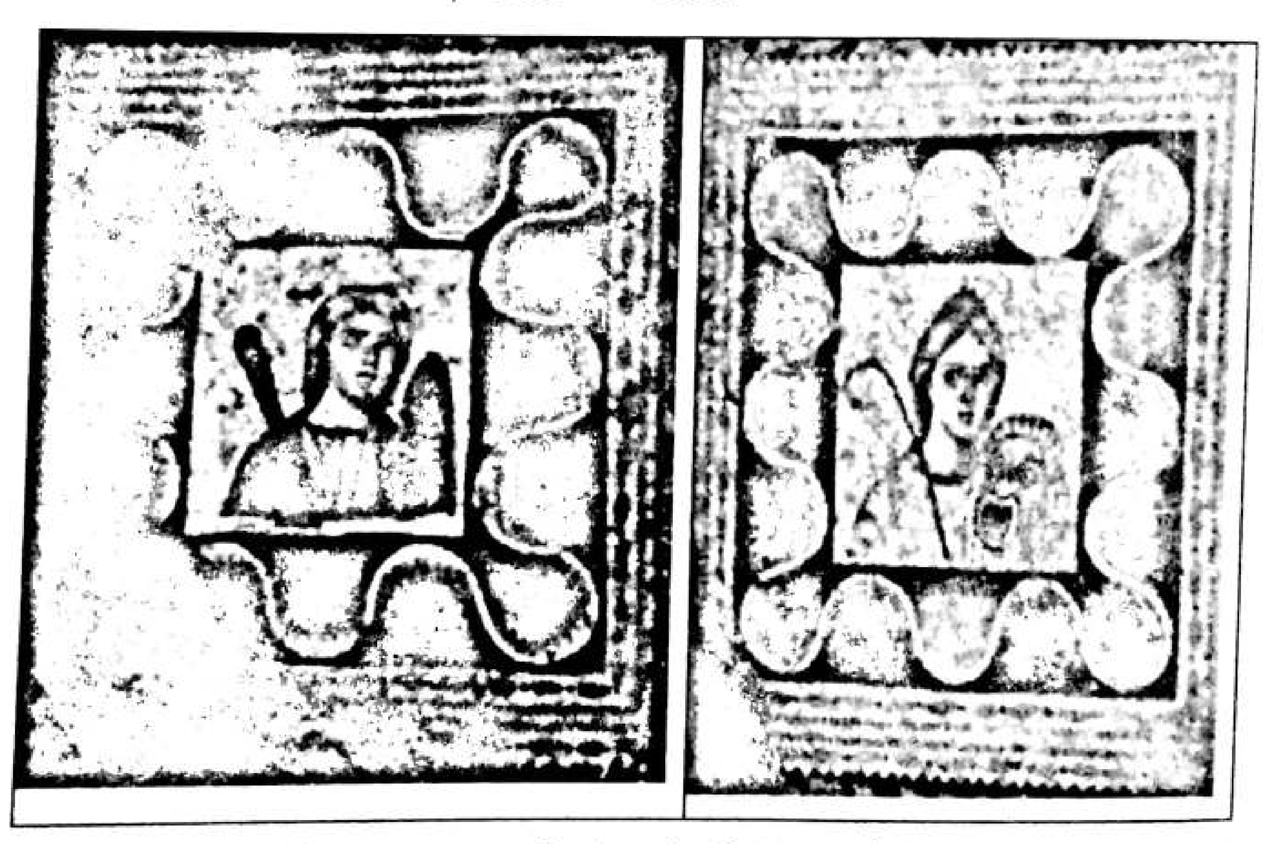


القل (Chullu)
سكيكدة
(Rusicade)
عنابة
Hippo Regius
الخنج
C.Tidditanorum
ميلة
(Milev)
سوق أهراس
(Thagaste)
هنشير
بوعتفان
مداوروش
(Madaure)
أم البواقي
مروانة
(Lamasba)
لمبار
بغاي
(Mascula)خنشلة
قصر أولاد زيد
(Vazaivi)
تبسة
(Theveste)
القنطرة
بسكرة
بسرياني
تمرزة
100
0

(الصورة رقم 2)

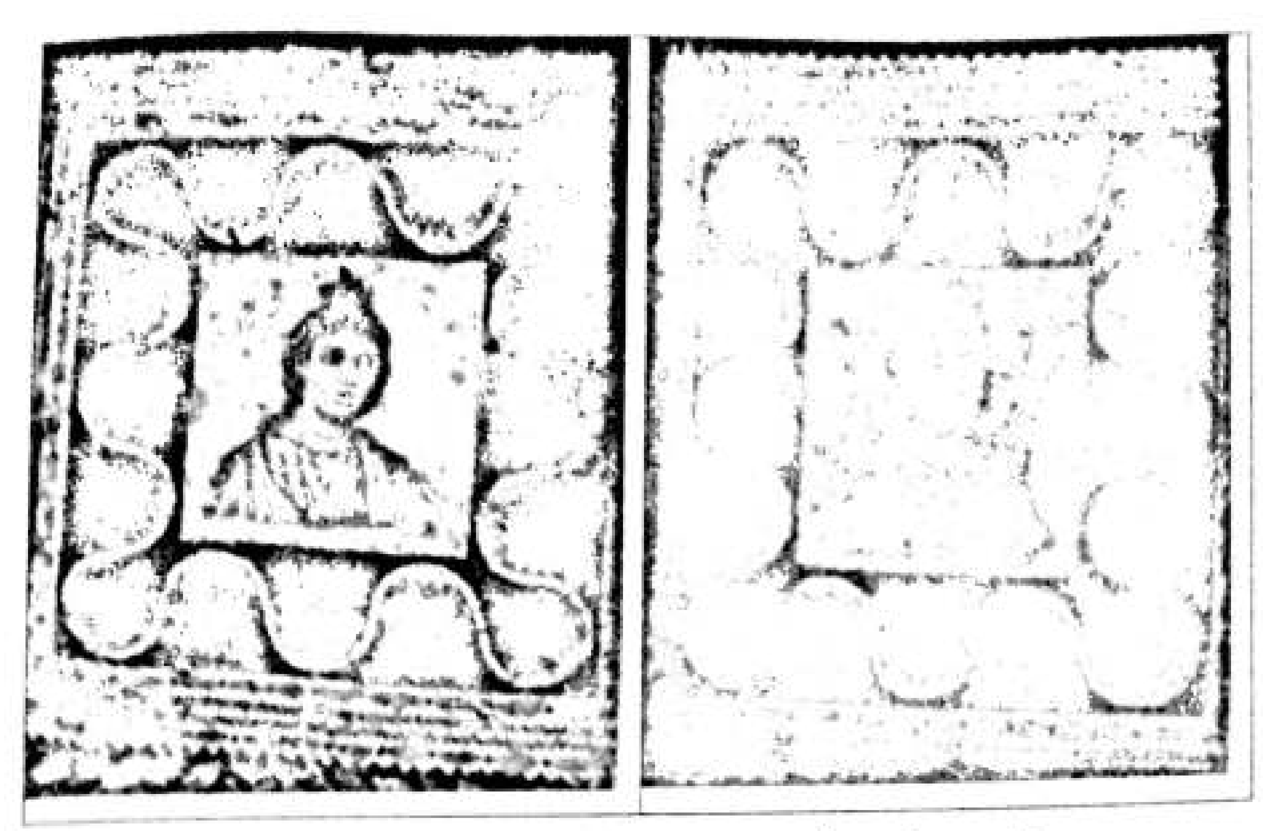


مخطط هيبون (الصور رقم 3)



ثالي (Thalie) ملبومان (Melpomene)

إلهة الكوميدياإلهة التراجيديا



تاربسيشور (Terpsichore) بوليمي (Polymnie)

إلهة الرقص والغناءإله الشعر الغنائي



أوراني (Uranie) كليو (Clio)

إلهة الفلكإلهة التاريخ



كوليوب (Colliope)

إلهة البلاغة والشعر الملحمي

(الصورة رقم 4) ربات الفنون والعلوم

عن : Marec (E), Une nouvelle mosaïque des muses à Hippone :

Libyca archéo. 1958, T. VI, 1° semestre . pp. 127/138

الهوامش :

1 (Gsell(S), histoire ancienne de l'Afrique du nord, Germany ; 1971, T. V, p248 ;

Mazard(J), corpus nummorum mauretaniaque, France, 1955 ; p152. بالإضافة إلى

هيبون، حملت ثلاث مدن افريقية اسم مدينة ملكية، وهي على التوالي : تميدا

(Thimidaregia) ومدينة زاما (Zama regia)، ومدينة حمام دراجي (Bulla regia)

Camps (G), Massinissa ou le début de l'histoire, libyca, 1960, p. 275

2) Gsell (S), op.cit., T.II, p. 151.

3) Mazard (J), op.cit. ; p. 152.

4)أضافة الى دوره العسكري والسياسي في نوميديا وموريطانيا القيصرية كان لستيوس نشاطات تجارية في عين المكان تدرّ علية أرباحا طائلة تتماشى وتطلعات هذا القائ كما كان على رأس جمهورية تتكوّن من أربع مستعمرات هي سكيكدة وميلة والقلو قسنطينة، BAXCVI ,I , V : Marec(E), inscriptions d'Hippone ; libyca archéo,1956, IV,2p300 ,Gsell(S.), op.cit.,t8, P.138

5) CIL,VIII,5230. ; Gsell(S) , atlas archéologique d'Algérie ,f 9,n°59,

6) عثر في هيبون على مسلة بونيقية خاصة بالخصوبة .Gsell(S), op.cit., T. IV, p. 271

7) CIL., VIII, 5351, Maitrot (C), le musée d'Hippone, BAH, 1913, 14, T. 33, P.147.

8) Hamman (AG) , la vie quotidienne en Afrique du nord du temps de saint Augustin, Paris ; 1979

9) p. 307. Lassus(J), l'archéologie Algérienne, libyca archéo.,1958 , VI, 2,

10) Ibid., P.91.

11) Ibid.

12) Gsell (S), AAA, f9, n°2.

13) CIL.,VIII, 21103

14) Marec (E.), Hippone la royale, antique Hippo regius ,Alger, 1958, P.310 ; Maitrot (A M), les petits métiers à Hippone ,libyca archéo., BAC., 1930, P. 95

15) Gsell (S.), AAA, F. 9, n°3.

16) تمّ صنع الجرار والمصابيح والقرميد، راجع ، شارن (ش)، النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية، الجزائر، 2001/2002، ص. 205/.207

17) نفسه، ص. 290.

18) Lassus (J), l'archéologie. , P. 245.

19) شارن (ش)، المرجع السابق، ص. 258/ .267

20) Gsell(S), op.cit., F. 9, n°59

21) Lassus(J), op.cit.,libyca, VI, 1958, p245.

22) Hamman(AG) , op.cit., P.p38,46.

23) شارن (ش.)، المرجع السابق، ص. 460/467/469/483.

24) نفسه، ص. 531.

25) نفسه، ص. 493/495.

26)Sempère(H), les ports et la vie maritime antique de Carthage à Tanger, Paris, 1957, P p201/205/206/207.

27) شارن (ش.)، المرجع السابق، الجزء الثاني، ص. 444/449.

28) Lecocq(A), le commerce de l'Afrique romaine ,BSGO, 1912, XXXII ; p. 307
29) Gsell(S), AAA ,f9,n°59 ; Lancel(S), Etude sur la Numidie d'Hippone au temps de saint Augustin MEFR., 1984, 2,t96
30) Lassus (J),L' archéologie., P p227/238
31) Marec(E), inscription., P.292
32) Pline le jeune, lettres panégyriques de Trajan, belles lettres, Paris, 1947, IX, 33.
33) Sempère (H) , op.cit., P. 207.
34) Lassus (J) op. cit., P. 248/249.

موانئ شرق موريطانيا القيصرية

د. محمد الحبيب بشاري
قسم التاريخ - جامعة الجزائر

استطاعت قرطاجة أن تهيمن على الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط هيمنة كلية وبدون منازع من القرن الخامس حتى القرن الثالث قبل الميلاد، هذا القرن الذي شهد خروج روما من سهل اللاتيوم وسيطرتها على كل شبه جزيرة إيطاليا بعد صراع مرير مع مختلف الشعوب والدويلات المتواجدة بها، ومنها توجهت بأنظارها إلى الحوض الغربي للبحر المتوسط، وهذا ما جعلها تدخل في صراع مع قرطاجة استمر من 264 إلى 146 ق.م. تميز بقيام ثلاث حروب عرفت بالحروب البونية، انتهت بزوال دولة قرطاجة وتحول معظم أراضيها إلى مقاطعة رومانية تحت اسم "مقاطعة إفريقية" (Provincia Africa).

لقد جنت روما من انتصارها على قرطاجة والقوى الأخرى في حوض البحر الأبيض المتوسط مثل مقدونيا مكاسب مادية معتبرة، انعكست إيجابا على المجتمع الروماني بحيث شهد مستواه المعيشي تحسنا ملحوظا، لكن ذلك كان على المدى القريب إذ سرعان ما تغير الوضع وبرزت التناقضات الاجتماعية والاقتصادية الحادة بين مخلف طبقات المجتمع الروماني، بعد أن استحوذت الطبقة الارستقراطية على ثمار الانتصارات العسكرية، وهمّشت طبقة العامة وخاصة المزارعين الصغار والمتوسطين عماد الزراعة والجيش

الرومانيين، بفعل فقدانهم أراضيهم لصالح الطبقة الارستقراطية التي استغلت غيابهم بسبب وجودهم في جبهات الحرب لمدة زمنية طويلة، أو لإفلاسهم لعدم قدرتهم على منافسة المواد الزراعية المستوردة، وتستحوذ على أملاكهم، وتستغلها عن طريق العبيد مما دفع بالمزارعين الصغار والمتوسطين إلى الهجرة إلى المدن الكبرى وعلى رأسها روما.

ونظرا لسوء تسيير الضيعات الواسعة واعتماد أصحابها على مسيرين انتهازيين ويد عاملة في أغلب الأحيان غير مؤهلة حيث تتكون أساسا من العبيد، تراجع إنتاج المواد التي تكون الغذاء الأساسي للمواطن الروماني وعلى رأسها الحبوب والزيتون، مما اضطر المسؤولين الرومان العمل على تموين السوق الرومانية بالمواد الأساسية بأسعار منخفضة ابتداء من عهد الأخوة غراكوس، ومجانا ابتداء من سنة 58 ق.م. بمبادرة من القنصل كلوديوس (Clodius) لأكثر من 320 ألف شخص، وهو العدد الذي انخفض في عهد يوليوس قيصر إلى 150 ألف، وارتفع من جديد في عهد الإمبراطور أغسطس إلى 200 ألف، وابتداء من عهد الإمبراطور سبتموس سيفروس أضيف الزيت إلى المواد الموزعة مجانا[1].

وبصفة عامة كلما تقدمنا في الزمن زادت حاجات المواطن الروماني من الحبوب والزيت، وبهدف كسب شعبية واسعة كان المسؤولون الرومان يعملون على إرضاء مواطنيهم بتلبية مطالبهم.

وأمام عجز الزراعة الايطالية على تغطية حاجات السوق الرومانية توجهت السلطة الرومانية بأنظارها إلى منطقة المغرب القديم لأسباب طبيعية وجغرافية. وأخذت تتحين الفرص للاستيلاء عليها. لذلك بعد ضم قرطاجة بقرن جاء دور مملكة نوميديا وقرنا بعدها ضمت مملكة موريطانيا القيصرية. وقد اقتصر التوسع في البداية على المنطقة الساحلية. مع وجود بعض المحاولات التوسعية نحو الداخل في مقاطعتي المزاق ونوميديا. أما بالنسبة لموريطانيا فقد بدأ توسعهم بها في منتصف القرن الأول ميلادي وهو المجهود الذي توج في نهاية القرن الأول بإنشاء عدة مستعمرات أهمها مستعمرة سطيفيس (Sitifis) من طرف الإمبراطور نيرفا (Nerva). وهو ما يستنتج من اسمها (colonia nerviana augusta martialis veteranorum). بذلك وضعت روما يدها على منطقة السهول العليا. التي بالإضافة إلى أهميتها الإستراتيجية، تتمتع بقدرات زراعية واسعة يمكن أن تساهم في تموين الشعب الروماني بالكثير من المواد الأساسية، دون أن ننسى أن وفرة السهول تسمح بتلبية رغبات الطبقة الارستقراطية في امتلاك الضيعات الواسعة. وقد دلت الآثار المادية على العديد منها مثل ضيعة ماتيديا (Matidiae) حفيدة الإمبراطور تراجانوس. وفي هذا الإطار يمكننا إدراج إصدار روما لقانوني مانكيانا وهادريانا.

لكن محاصيل السهول العليا الشرقية المذكورة تعد عديمة الفائدة بالنسبة للسلطة الرومانية إذا لا تصل إلى المواطن الروماني عبر الموانئ البحرية، سواء في نطاق سياسة التموين المجاني (Annone)

أو التجارة الحرة، لذلك عملت روما على ضمان وصول هذه المحاصيل إلى المنطقة الساحلية لتنقل بعدها من موانئ موريطانيا الشرقية إلى الأسواق الرومانية عبر ميناء أوستيا(Ostia)، ولهذا الغرض استغلت روما الموانئ والمحطات البحرية القرطاجية السابقة وقامت بتوسيعها ومن أهمها مينائي بجاية (صالداي، Saldae) وسيدي ريحان (موسلوبيوم، Muslubium)، وهو ما تؤكده المخلفات الأثرية التي عثر عليها في ميناء أوستيا وهضبة تستاكسيو (Mont Testaccio) من جهة والنصب الميلية وآثار الطرقات التي ربطت مراكز الإنتاج في السهول العليا بالمينائين المذكورين.[2]

المـوانئ

إن مراكز التصدير، وكما ذكر آنفا تتمثل في مينائي بجاية وسيدي ريحان، وهي في الأصل محطات تجارية قرطاجية استغلتها روما بعد أن أخضعت المنطقة لنفوذها.

أ. ميناء بجاية

يقع ميناء بجاية في خليج واسع (خليج بجاية) بين جزيرة منصورية واليابسة عند مصب وادي الصومام، وهو الملجأ الوحيد الآمن بالنسبة للسفن في الساحل الشرقي لمقاطعة موريطانيا القيصرية ثم موريطانيا السطيفية ابتداء من نهاية القرن الثالث ميلادي[3]. وقد دفعت أهمية موقعه القرطاجيين إلى إقامة ميناء منذ وقت مبكر، إذ ورد ذكره في القرن الرابع قبل الميلاد في رحلة

سكيلاكس[4] كمحطة بحرية أقامها القرطاجيون لاستغلالها في رحلاتهم البحرية سواء للاحتماء بها في حالة الظروف المناخية الغير ملائمة للإبحار أو للتموين أو التعامل مع الأهالي. وقد عثر في المنطقة على آثار قرطاجية كثيرة منها قبور محفورة في الصخر ونصب جنائزية وكتابات فينيقية أو بونيقية[5]. ومع فقدان قرطاجة السيادة على المنطقة إثر انهزامها في الحرب البونية الثانية، انتقلت مدينة بجاية إلى مملكة نوميديا بقيادة ماسنيسا ثم أبناءه من بعده. ونتيجة التطورات التي شهدتها المنطقة بعد حرب يوغرطه، انتقلت المنطقة الممتدة من حدود وادي الملوشة (الملوية) غربا إلى وادي الأمساغا (الكبير) شرقا إلى مملكة موريطانيا، واستمرت على هذا الوضع حتى وفاة الملك بوخوس الثاني سنة 33 ق.م. دون ترك وريث فآلت مملكته إلى أوكتاف، لكن هذا الأخير حكمها دون ضمها إلى أملاك روما، واكتفى بإقامة بعض المستعمرات بعضها في موانئ قرطاجية قديمة، تمهيدا لضمها مستقبلا لما تكون الظروف السياسية والعسكرية ملائمة، ومن بين المستعمرات إيجلجلي(جيجل) وصالداي الساحليتين ومستعمر توبوسوكتو (Tubusuctu) على ضفاف وادي الصومام في الداخل.

وتدل النقوش التي وصلتنا أن مستعمرة صالداي خصصت لقدماء جنود فرقة عسكرية تحمل رقم سبعة، لذلك حملت اسم "legionis VII aug (ustae) sald (itanae) Col (oniae) jul (iae) immunis,"[6]، ورغم اختفاء الكثير من آثار المدينة الرومانية بفعل

التغييرات التي شهدتها عبر مختلف مراحل تطورها. تبرز الآثار المادية القليلة التي وصلتنا أن المدينة عرفت تطورا ملحوظا بشريا وعمرانيا، فقد عثر في العديد من المواقع على أعمدة من الغرانيت ونقوش وآثار الساحة العامة (forum) وقواعد التماثيل وفسيفساء[7]. ونظرا لمحدودية الإمكانيات الاقتصادية الطبيعية للمنطقة إذا استثنينا الثروة الغابية، فإن الفضل في التطور الذي شهدته لا يمكن أن يعود إلا إلى نشاط ميناءها سواء كان في مجال الصيد البحري أو التجارة الساحلية (Cabotage) أو الخارجية. وما يؤكد أهمية صالداي أنها الميناء الوحيد الواقع في شرق مقاطعة موريطانيا والذي ذكره سترابون[8] بقوله : "بين قيصرية ورأس تريتون يفتح ميناء واسع جدا يعرف باسم صالداس(Saldas)". ويظهر أن هذا الميناء أنجز في الجهة الغربية للمدينة أين شوهدت في القرن التاسع عشر آثار رصيف[9]. لكن آثاره اختفت اليوم بفعل العوامل البشرية والترمل الذي يزحف كل سنة نتيجة الترسبات التي يحملها وادي الصومام. لقد أعطى هذا الميناء مدينة صالداي طابعا تجاريا يقصدها التجار الرومان والأهالي من المناطق المجاورة، فمزارعو المناطق القريبة يحملون الزيتون والتين، وسكان السهول العليا الحبوب ومنتجات أقصى الجنوب، في نفس الوقت كانت السفن تصل محملة بمنتجات الضفة الشمالية للبحر المتوسط، وتبحر محملة بالمحاصيل المحلية.

ويظهر أن هذا الازدهار استمر حتى العهد الإسلامي حيث كتب الإدريسي عن مدينة بجاية "ومدينة بجاية في وقتنا هذا مدينة

المغرب الأوسط وعين بلاد بني حماد والسفن إليها مقلعة، والقوافل والأمتعة متجهة إليها برا وبحرا، والسلع إليها مجلوبة والبضائع بها نافعة، وأهلها مياسير تجار، وبها من الصناعات والصنّاع ما ليس بكثير من البلاد، وأهلها يجالسون تجار المغرب الأقصى وتجار الصحراء وتجار الشرق، وبها تحل الشدود وتباع البضائع بالأموال المقطرة، ولها بواد ومزارع والحنطة والشعير بها موجودان كثيرا والتين من سائر الفواكه..".

لقد ساعد هذا النشاط على استقرار عدد كبير من السكان في المدينة حتى اضطرت السلطات المحلية إلى تموين المدينة بالماء من توجة عبر قناة يصل طولها إلى 30 كلم، وهي القناة التي لا تزال بعض آثارها بادية للعيان حتى اليوم[10].

إلى جانب ميناء صالداي، وجد ميناء ثان في شرق مقاطعة موريطانيا القيصرية وهو ميناء سيدي ريحان (موسلوبيوم) الذي يقع بين صالداي وشوبا (زيامة) عند مصب وادي أغريون، حيث تصله الطرقات الآتية من الأراضي الداخلية التي تحمل مختلف المنتجات الزراعية والصناعية كحبوب وزيت سهول سطيف ومجانة. ونظرا لأهميتها الإستراتيجية أقامت بها روما مخازن كبرى لاستقبال مختلف المحاصيل والمنتجات التي تدخل في نطاق الضريبة السنوية أو التي تقتنيها عند الحاجة قبل إرسالها إلى ميناء أوستيا، وهو ما يظهر من اسمها "Muslubium horreorum" أو "Muslubio horrea"[11] وقد ورد

ذكر هذه المدينة كمركز روماني من طرف بعض المصادر الأدبية والمادية منها مسار أنطونان (I.A.) " Saldis colonia muslubio cobamunicipium"، وطاولة بوتنغر (T.P) " Saldas colonia – muslubio horreta- choba municipium"

الطرقات البرية

لقد لعبا هذان الميناءان دورا مهما في الحياة التجارية لمقاطعة موريطانيا القيصرية ثم موريطانيا السطايفية. إذ كانا المنفذان الأساسيان لإيصال منتجات المنطقة إلى الخارج وخاصة إلى روما. ويتأكد ذلك من ربطهما بالمناطق الداخلية بشبكة من الطرقات تصلهما عبرها مختلف المحاصيل الزراعية والنباتية والحيوانية والصناعية رغم صعوبة التضاريس. وقد جهزت روما هذه الطرقات بشبكة من المخازن تجمع فيها المحاصيل المختلفة سواء في نطاق الضريبة السنوية أو التجارة الحرة وقد تمثلت أهم الطرقات في :

1 . طريق سطيف . صالداي

ما أن احتلت روما منطقة السهول العليا الشرقية حتى عملت على تأمينها بإقامة خط الليمس الجنوبي للحد من حركة البدو الرحل بين الشمال والجنوب، مما يسهل عليها استغلال القدرات الزراعية الواسعة التي تتوفر عليها المنطقة، لتموين السوق الرومانية بما تحتاجه من مختلف المواد الضرورية كالحبوب والزيت، خاصة بعد تردي الوضع الغذائي للمواطنين الرومان الذين أصبحوا مهددين

بشبح المجاعة في نفس الوقت فتحت روما طرقات تربط المراكز الاقتصادية الكبرى بالموانئ لتنقل عبرها المنتجات التي يدفعها الأهالي على شكل ضرائب[12]، أو التي يتم شراءها من طرف التجار (Negotiatores)، أو السلطة. من هذا المنطلق فتحت روما طرقات ذات اتجاه جنوبي شمالي، أي من المناطق الداخلية إلى المناطق الساحلية. حيث الموانئ، مثل طريق سطيف جيجل لنقل زيت الهضاب العليا وطريق سطيف موسلوبيوم وسطيف بجاية لتصدير القمح والزيت وغيرها من المنتجات[13].

وقد جاء في مسار أنطونان ذكر طريقين تربطان مدينة سطيف بمدينة بجاية تمر الأولى : والتي يبلغ طولها 79 ميلا (117 كلم) : بمحطات عين روة (Horrea) ثم عين دكوار. ومنها تصل إلى تيكلات (توبوسكتو) لتنحرف بعدها نحو الشمال الشرقي متبعة وادي الصومام حتى تصل إلى ميناء بجاية[14].

أما الطريق الثانية فتنطلق من سطيف وتمر بحمام غرغوز (Ad Sava Municipium ثم ونداجة (Ad Olivam) وأخيرا بجاية[15]، وهي نفس المحطات التي وردت في طاولة بوتنغر مع تقديم ونداجة عن حمام غرغور التي وردت تحت اسم (Ruzai municipium)[16]

وبغض النظر عن بعض الملاحظات التي تسجل على هذه الطرقات وعدم اتفاق المصادر حول مسارها والنقاط التي تمر بها، وانعدام النصب الميلية التي تؤكد وجودها أحيانا، فإن الربط بين

سطيف عاصمة إقليم زراعي واسع وعاصمة مقاطعة موريطانيا السطايفية بميناء صالداي ابتداء من نهاية القرن الثالث ميلادي عبر مناطق جبلية وعرة حيث تعبر جبال مغريس وعينيني وتاكنتوش، تبرز مدى تمسك الرومان كسلطة وتجار بضمان وصول محاصيل السهول العليا سواء كان القمح أو الزيت إلى الساحل لتنقل بعدها نحو ميناء أوستيا.

2 . طريق سطيف . سيدي ريحان (موسلوبيوم)

إلى جانب الطريق سالفة الذكر، نجد طريقا ثانية تنطلق من سطيف لتصل ميناء سيدي ريحان (موسلوبيوم) الساحلية وهذه الطريق تتبع طريق سطيف بجاية الأولى حتى عين دكوار (Lesbi) ومنها تتحرف نحو الشمال لتصل إلى سيدي ريحان مرورا بحصن أكوا فريجدا (Centenarium Aqua frigida)[17]، أين تلتقي بالطريق التي تربط المراكز الساحلية من توكا شرقا إلى بجاية غربا.

3 . طريق سطيف . جيجل

تتميز المنطقة الواقعة بين المدينتين بتضاريس وعرة، حيث تتكون من كتل جبلية مرتفعة تتجاوز أحيانا 2000 متر، ومنها جبال البابور (2004م) وطبابور (1960م) وشنيقرة (1602م) وتامزقدة (1626م)، إلى جانب وجود أودية عميقة[18]، ورغم ذلك لم يتردد الرومان في فتح عبرها طرقات تربط المناطق الداخلية بالساحل، وخاصة ميناء جيجل لتصدير الزيت[19] وقد اختلفت الآراء حول هذه

الطرقات، فطاولة بوتنغر[20] تذكر طريقين تربطان المدينتين، تمر الأولى عبر سطافيس (عين الكبيرة) ثم القصر (Ad basilicam) فخربة بني عجيز وأخيرا جيجل.

أما الطريق الثانية فتتبع مسار الطريق السابقة حتى القصر ومنها تتجه حتى مدينة شوبة (Choba) الساحلية، ثم تنحرف في اتجاه الشرق لتصل مدينة جيجل.

أما مسار أنطونان (I.A)، فيذكر طريقين تتبع الأولى نفس مسار الطريق الثانية التي وردت في طاولة بونيغر. أما الطريق الثانية فتمر عبر عين الكبيرة ثم القصر ومنها تتجه نحو أد فيكوم(Ad Ficum) وأخيرا ميناء جيجل.

أما الدراسات الحديثة فتلتقي مع المصدرين السابقين أحيانا وتختلف معهما أحيانا أخرى، فدوفنيورال (De Vigneral) يرى أن الربط بين سطيف وجيجل يمر عبر عين الكبيرة ثم عرباوون[21]، وعند هذا المستوى تنحرف شرقا متجنبة جبل تامزقيدة لتمر بممر جبل تيبيران (Tibairen) قرب تامنتوت، وعندها تلتقي بطريق ميلة جيجل لتتوجه بعدها نحو هذه الأخيرة[22].

بينما يرى دي ماركي (De Marqué) أن هذه الطريق تتجه في خط مستقيم من سطيف إلى عين الكبيرة (سطفيس) متبعة المنحدرات الشرقية لجبال البابور وتبابور تاركة جبل تامزقيدة شرقها، ومنها تمر عبر ممر جبل عوانة أين عثر على آثار رومانية في

أكثر من موقع[23] ، ثم تتقدم في نفس الاتجاه حتى تصل إلى الطريق الساحلية وعندها تنحرف شرقا في اتجاه جيجل، وما يدعم هذا الرأي وجود آثار طريق رومانية في عدة نقاط[24].

إن كل هذه الطرقات تطرح مشكل تحديد موقع آد فيكوم والتأكد من أن آد باسلكوم هي القصر، كما أن هذه الطرقات التي تعبر جبال مرتفعة تتميز بانحدارها الشديد في بعض المواقع خاصة في الواجهة الشمالية لجبل تامزقدة مما يصعب استعمالها في فصل الشتاء الذي يتميز بغزارة أمطاره وثلوجه، وبالتالي نتساءل عن الفائدة التي تجنيها روما من فتح طريق في هذه المنطقة، إذا استثنينا الأهمية الإستراتيجية العسكرية.

ومهما اختلفت الآراء حول المسار الذي أخذته مختلف الطرقات سالفة الذكر، فالمؤكد أن السلطة الرومانية سهرت على ضمان وصول محاصيل السهول العليا الشرقية إلى موانئ صالداي وموسلوبيوم وجيجل لتنقل منها إلى ميناء أوستيا لتموين المواطنين الرومان، لأن المسؤولين الرومان يعرفون أنه في حالة عجزهم عن تحقيق ذلك تكون مناصبهم وحياتهم في خطر، إذ لم يكن المواطنون الرومان يترددون في استعمال العنف ضد مسؤوليهم لما يتأخر وصول سفن المؤونة القادمة من المغرب عن موعدها.

إن ضمان وصول المواد الغذائية وغيرها من منتجات المغرب القديم إلى روما لا يتوقف على فتح الطرقات وبناء الموانئ فقط، بل

يتطلب تنظيم عملية جمع مختلف الضرائب، وفي هذا الباب أجبرت إدارة الضرائب كل المعنيين بدفع الضرائب على نقل ما هو مفروض عليهم بأنفسهم إلى مخازن محلية، ومنها تنقل من طرف الإدارة إلى مخازن جهوية أقيمت عادة في مراكز حضرية على طول الطرقات التي تصل إلى الموانئ أين تجمع في مخازن كبرى في انتظار شحنها نحو ميناء أوستيا، وهذا ما يستنتج من آثار بعض المخازن التي عثر عليها، ومن أسماء بعض المواقع، كما هو الشأن بالنسبة لعين زادة (Caput saltus horreorum)[25]، وعين روة (Horrea Aninicensia)[26]، وتيكلات (Tubusuctu)[27]، وسيدي ريحان (موسلوبيوم)[28]،

لكن المؤشرات التي تدل على نشاط هذه الموانئ لا تنحصر في الآثار المنتشرة في أرض المغرب القديم فقط، إنما نجدها كذلك في أوستيا ميناء روما، وهضبة تستاكسيو، فمنذ أن قام الإمبراطور كلود بتوسيع ميناء أوستيا لضمان استقبال السلع القادمة من غرب الإمبراطورية الرومانية، ومن بعده تراجان الذي بنى ميناء ثانيا بجانب الميناء الأول، فقد ميناء بوزول دوره في استقبال السلع القادمة من مختلف الأقاليم، حيث أصبحت مختلف السلع المستوردة تصل إلى أوستيا، وقد وجد في هذا الأخير ساحة كبيرة تعرف بساحة الاتحادات الحرفية أو المهنية تضم 61 مكتبا تمثل مختلف الحرف التي تنشط في هذا الميناء مثل التجار والبحارة والوزانين وغيرهم، وقد وضع أمام كل مكتب فسيفساء تبرز النشاط والمدينة أو المقاطعة التي يمثلها ويسهر على مصالحها، ومنها مكاتب التجار

المكلفين بتموين روما سواء بنقل الضريبة السنوية لصالح السلطة، أو في نطاق التجارة الحرة، منها تسع مكاتب تمثل تجارا كبارا يتمركزون في موانئ المغرب القديم (باستثناء موانئ موريطانيا الطنجية). وبالنسبة لشرق موريطانيا القيصرية وجد مكتبين يمثل الأول ميناء صغيرا لم يرد ذكره كثيرا في المصادر والمراجع، وهو ميناء موسلوبيوم[29] الذي يظهر أنه كان مخصصا لتصدير القمح والزيت وربما الخشب الذي يدخل في نطاق الضريبة السنوية نحو روما. في حين وجد مكتب ثان رمز له بحرفي M.C [30]، يعتقد أنه يمثل تجار ميناء بجاية الذي كان مخصصا للتجارة الحرة، وخاصة منها الزيت والخمر إذ عثر على اثار الجرار التي استعملت في نقلهما وهي تحمل ختم مدينة توبوسكتو (Tubusuctu) (تيكلات) الواقعة جنوب شرق صالداي على ضفاف وادي الصومام في كل من هضبة تستاكسيو (Mont Testaccio) بميناء أوستيا[31]، وكذلك في عدة مواقع من مدينة روما منها monte della Giustizia[32]، وحمامات ديوقلسيانوس[33] وحدائق تورلونيا[34].

الخاتمة

نستنتج من هذا العرض أن توسع روما في السهول الشرقية لمقاطعة موريطانيا القيصرية يدخل في نطاق مخطط عام يهدف إلى إخضاع كل المغرب القديم لحقيق أغراض سياسية واقتصادية، في وقت انهارت فيه الزراعة في شبه جزيرة إيطاليا وبرزت بوادر أزمة

غذائية حادة في روما. وسعي القادة الرومان إلى كسب تأييد طبقة العامة وضمان الأمن والاستقرار بتلبية حاجات مواطنيها الذين تعودوا منذ مدة زمنية على حصولهم على الغذاء الأساسي مجانا.

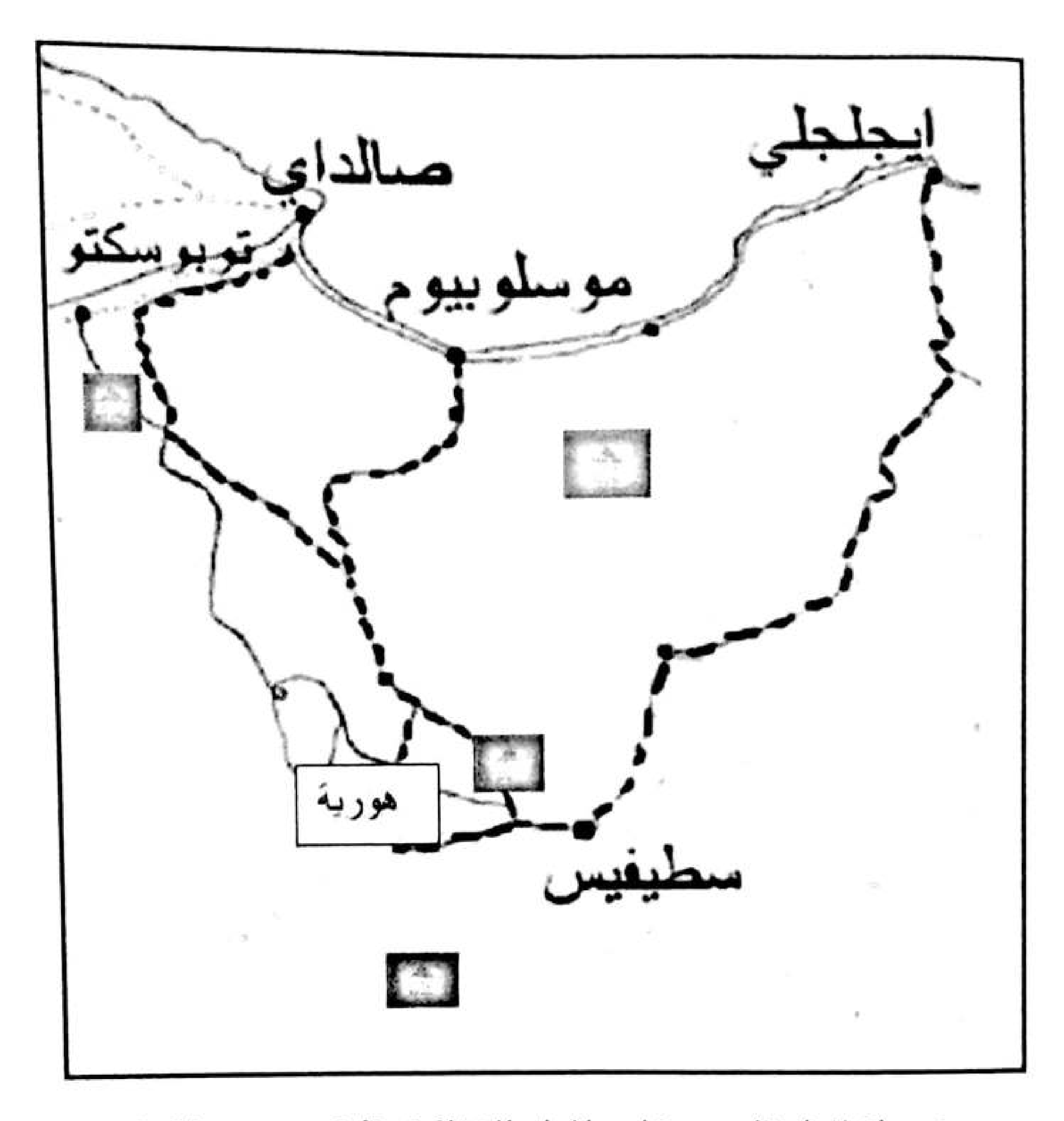
- أن روما سخرت كل الإمكانيات المتوفرة في المقاطعة من أجل ضمان تموين روما بالمواد الغذائية بما فيها المحطات القرطاجية السابقة، ومنها محطات صالدي (بجاية) وموسلوبيوم (سيدي ريحان) وإيجلجلي (جيجل)، لإقامة موانئ تصدر منها منتجات شرق موريطانيا القيصرية مثل سهول سطيف ومجانة في اتجاه ميناء أوستيا.

- أن روما لم تتردد في فتح شبكة من الطرقات في مناطق تضاريسية وعرة تتميز بكثرة مرتفعاتها وانحداراتها وأوديتها، لربط مناطق الإنتاج الزراعي بالموانئ وجهزتها بالمخازن التي تجمع فيها المواد الغذائية التي ينقلها المزارعون نحوها سواء في نطاق الضريبة السنوية (الأنونة) أو التجارة الحرة، في انتظار نقلها إلى المخازن الموجودة في الموانئ في انتظار تصديرها، كما أقامت عليها المراكز العسكرية لتأمينها.

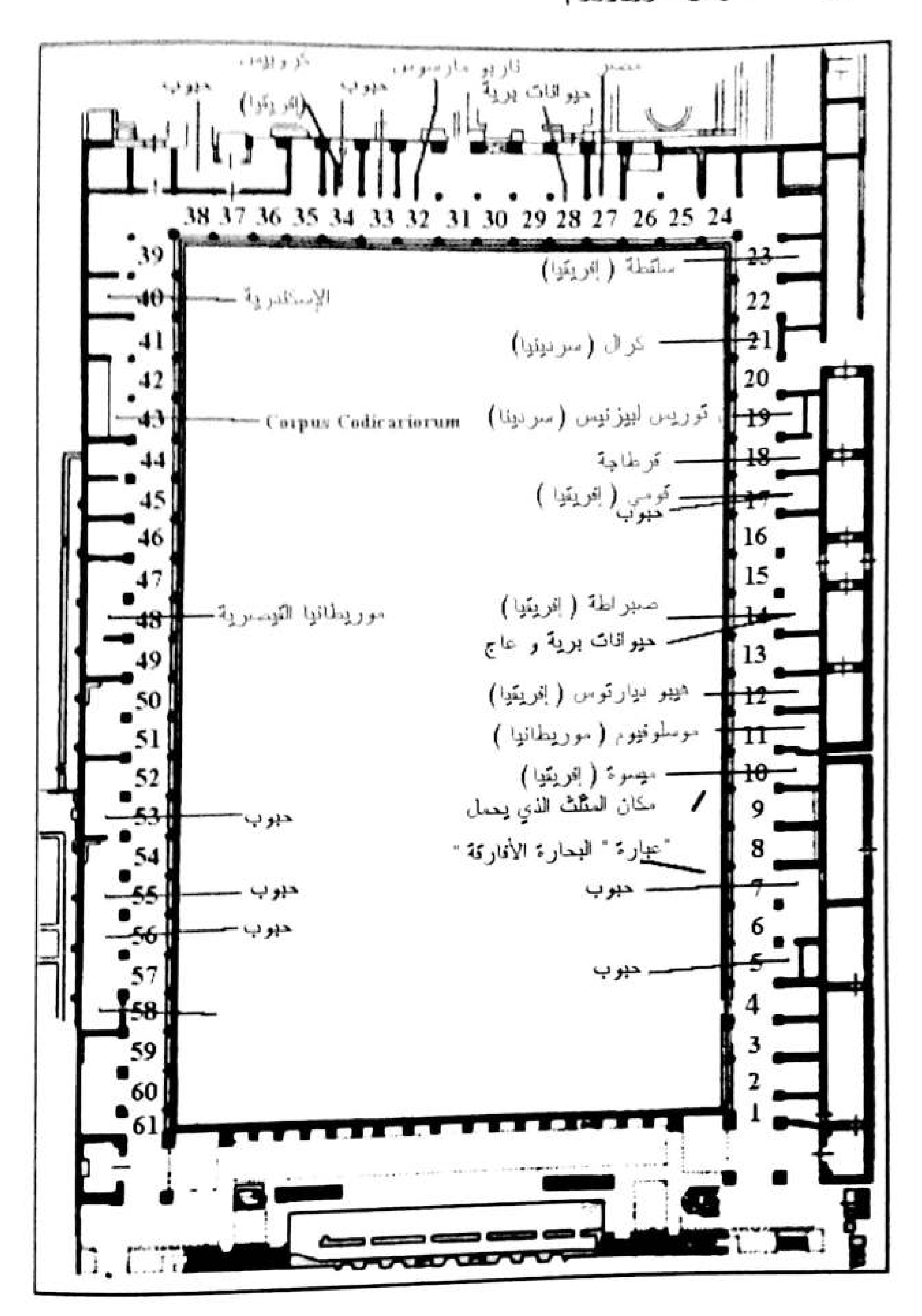
- تدل الآثار المادية التي عثر عليها في ساحة الاتحادات المهنية أو الحرفية، والمتمثلة في الفسيفساء التي تبرز نشاط بعض الموانئ مثل فسيفساء ميناء موسلوبيوم وفسيفساء ميناء صالداي، وكذلك في البقايا الفخارية التي تحمل أختام بعض المدن الموريطانية القيصرية في هضبة تستاكيو وأماكن أخرى في مدينة روما، أن نشاط

المواني المذكورة نما كل كليهما، سواء في نطاق التجارة الحرة أو في تصدير المنتجات التي تدخل في نطاق ضريبة الأنونة.

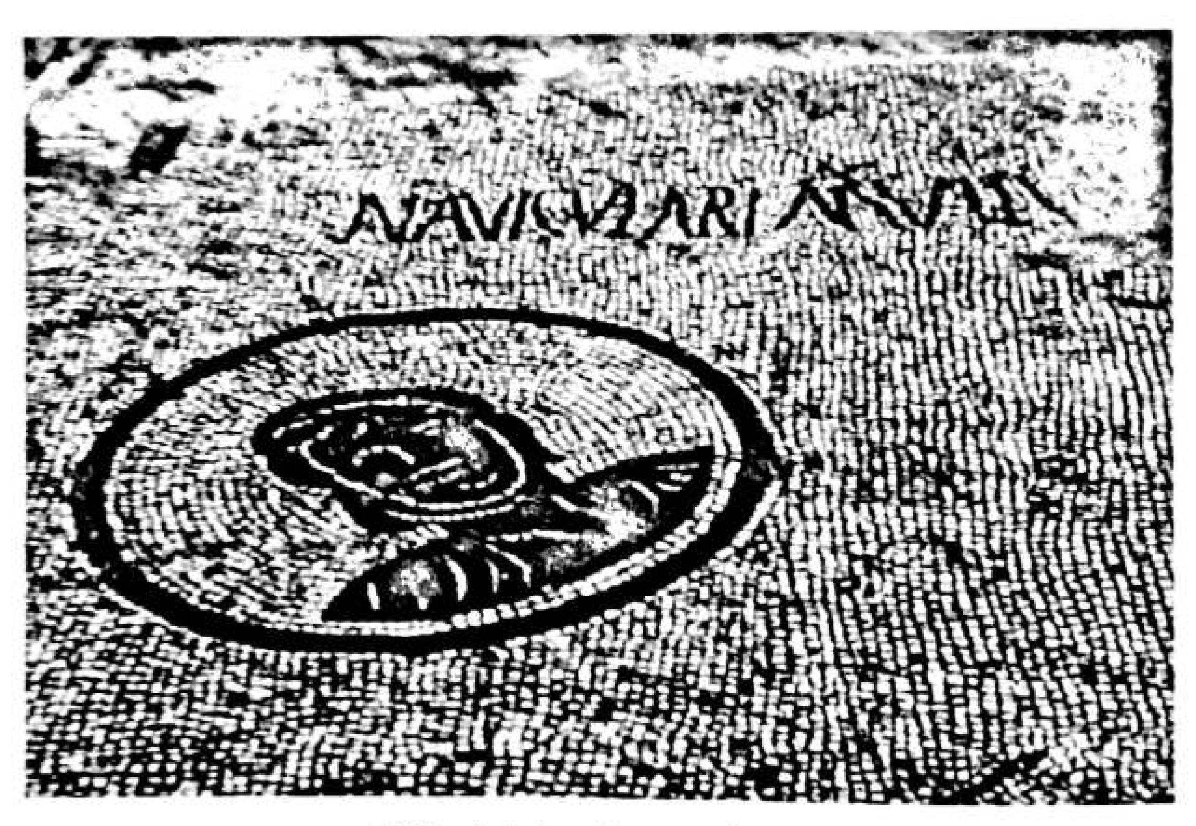
- أن الحياة ازدهرت في المدن السالفة الذكر وخاصة في صالداي بفضل حيوية مينائها ونشاط تجارها.



خريطة الطرقات ومخازن المواد الغذائية في شرق موريطانيا القيصرية.

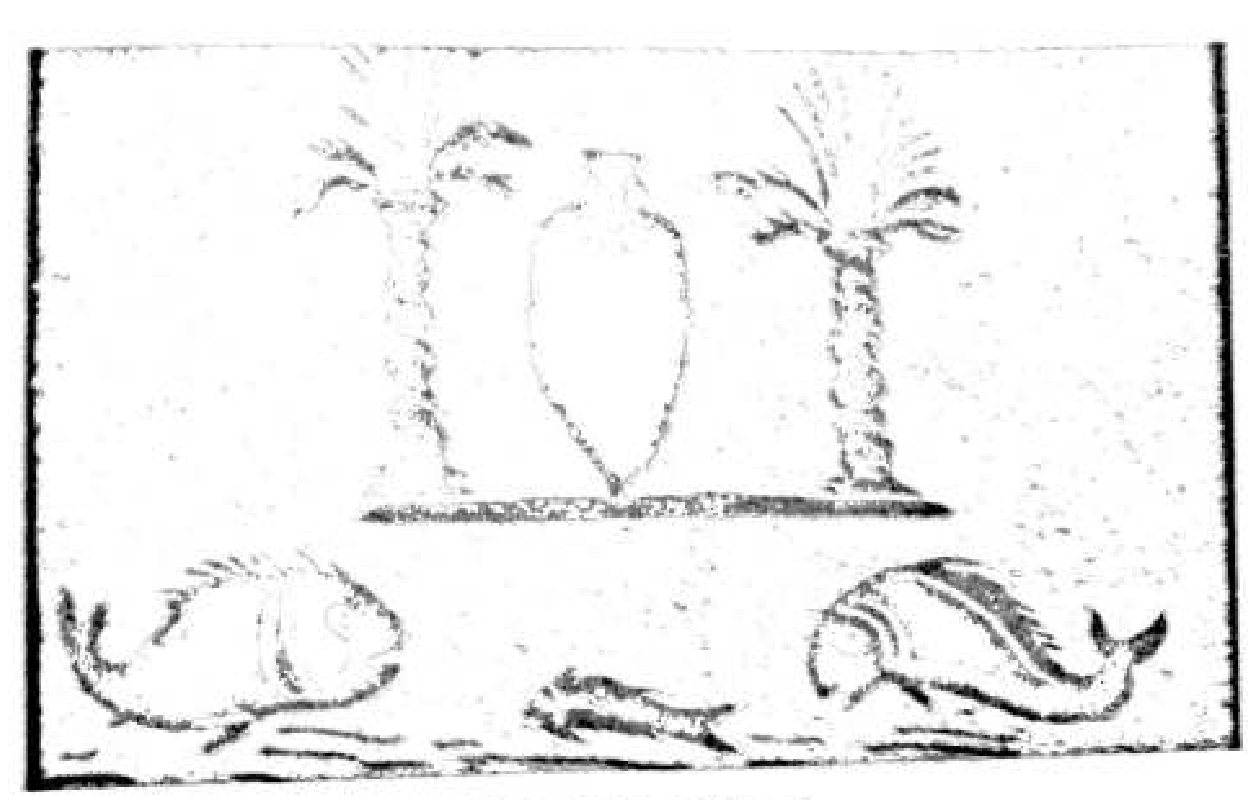

حبوب
(إفريقيا)
حبوب
حيوانات برية
38 37 36 35 34 33 32 31 30 29 28 27 26 25 24
سلقطة (إفريقيا)
الإسكندرية
كرال (سردينيا)
توريس ليبزنيس (سردينيا)
Corpus Codicariorum
قرطاجة
كومي (إفريقيا)
حبوب
موريطانيا القيصرية
صبراطة (إفريقيا)
حيوانات برية و عاج
هيبو دياريتوس (إفريقيا)
موسلوفيوم (موريطانيا)
ميسوة (إفريقيا)
مكان المثلث الذي يحمل
"عبارة " البحارة الأفارقة "
حبوب
حبوب
حبوب
حبوب
حبوب





موسلوبيوم (Muslubium)

C.I.L., XIV, 4549 , 11 , NAVICULARI MV [s] [Lv] vit [A] ni HIC



C.I.L. XIV. 4558, 48

Mauretania Caesariensis

الهوامش :

1- نلاحظ أن سبتموس سيفروس لم يقم إلا بترسيم تقليد بدأ في سنة 204 ق. م حيث كانت السلطة تمون السوق الرومانية بمادة الزيت بأسعار منخفضة، مع توزيعها مجانا من حين إلى آخر.

l'ancien line naturelle, texte établi, traduit par J. André, edit, les belles lettres, paris, 1956, XV, 2

2- كما كان الشأن في عهد الإمبراطورين نيرون وأنتونان

Dion Cassius, Histoire romaine, trad., E. Gros, paris, 1845, LXI, 21 ; Histoire auguste, Ant., VIII, 31

3- sur la Maurétanie césarienne, paris, 1891, P. 87 E. cat, essai, essai

4- Pérriple de Scylax, n 111

5- Texier, R. arch, viii, 1851-52, p574 ; Gsell (s.), A. A. A., 2ème edit, Alger, 1977, T. I, F. 7, n° 12

6- C.I.L. VIII, 20683.

7- Gsell (s.), op cit, F. 7, n° 12.

8- Géographie, texte établi et traduit par germaine Aujac, édit, les belles lettres, paris, 1969, XVIII, 3, 12

9- Feraud (L.), R.A. F., n° 3, 1858, p. 304.

10- Birebent (J.), Aquae romaine, recherches hydrauliques romaines dans l'est algérien, Alger, 1962, p 469 ; Cat, (E.), p. 8

11- Cat (C.), Ibid, P. 85.

12 -Salama (P.), les voies romaines de Sitifis à Igilgili, R.A.F, n 22, 1878, p. 12

13- Salama (P.), Les voies romaines de l'Afrique du Nord, Alger, 1951, P. 12.

14- L. A., Item Sitifis Saldas d'après Reygasse (M.), op cit, p. 242.

15- Saldas Igilgil d'après Reygasse (M.), op cit., p 244 L. A., item -16 Leschi (L.), excursion archéologique dans le guergour, été 1938, étude d'épigraphie d'archéologie et d'histoire, paris, 1957, p. 345

17- op cit., p. 55, Salama (P.).

18- Despois (J.), Raynal (R.), Géographie de l'Afrique du Nord Ouest, édit, Payot, Paris, 1975, PP. 146- 162- 163.

19- Salama (P.), Loc cit., P. 55.

20- La table de Peutinger d'après Reygasse (M.), op Cit., P. 234.

21- Gsell (S.), A. A. A., F. 16, n° 169- 170- 172- 174.

22- Observations au sujet des remarques sur les ruines de Takitoum, R. A. F., n° 7, 1863.

23- Vois romaines de Setif à Gigelli, P. 77.

24- Gsell (S.), A. A. A., F. 16, n° 115.

25- Gsell (S.), Ibid, F. 16, n° 319.

26- Ibid, F 16, n° 8.

27- C. I.L., VIII, 8836 ; Cagnat (R.), Armée romaine de l'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs, 2° édition, Paris, 1912, P. 69.

28- I. A., P. 4 ; Reygasse (M.), op cit., P. 234 ; Gsell (S.), A. A. A., F. 7, n° 57.

29- C.I.L., XIV, 4549, 11, NAVICVLARIMV (S) LV (VIT) A (NI) HIC
30- C.I.L., XIV, 4549, 48, M(auretania) C(aesariensis)
31- C.I.L.,XVIII, 2634, 2635 ; Lequement (R.), Le vin Africain à l'époque romaine, Bulletin économique O. FI.A.C., Alger, 1957.
32- C.I.L., XV, 2635 a1, b2.
33- C.I.L., XV, 2635 c5 ; Castro Pretorio, C.I.L., XV, 2635 c6.
34- C.I.L., 2634 L ; 2635d7 ; 2635e8.

—

الليبيون والبحر :
محاولة بعث بعض المصطلحات المتعلقة بالبحر والصيد البحري في اللغة الليبية القديمة

د. محمد الهادي حارش
قسم التاريخ جامعة الجزائر

ملخـص

لم يول المهتمون بالدراسات الليبية اهتماما لما يخص البحر، الصيد وكل نشاط يتعلق بالحياة البحرية والأنشطة المرتبطة بها عند الليبيين.

قد يكون لتفوق الشعوب التي كانت على اتصال بالليبيين في هذا المجال (الفينيقيون والإغريق أولا ثم الرومان ثانيا) العامل الأساسي، وبالتالي اعتبار "قلة" تجربة الليبيين بأمور البحر كأمر واقع، ولا حاجة إلى تركيز الدراسات في هذا الميدان، زد على ذلك أن جيوب اللهجات الليبية التي حافظت على كيانها حتى الآن، توجد بعيدا عن البحر، في المناطق الجبلية المعزولة أو الصحارى وبالتالي، لا تقدم مصطلحات في هذا المجال.

إذا كان غياب المصطلحات المرتبطة بالبحر عند الليبيين القاطنين في المناطق الداخلية بشكل واقعا، فإنه من الخطأ تعميم هذا الحكم على كل سكان السواحل، فسكان زوارة وشبه جزيرة فروة في السواحل الليبية المتوسطية وبعض الجيوب على

السواحل الأطلسية (السوس بالخصوص)، يمكن أن تقدم بعض المصطلحات التي اندثرت في مناطق أخرى، وهو ما يجعلنا نسعى لجمعها وبعثها قبل أن يطالها النسيان.

الجزائر 01-09-2009

لم يول المهتمون بالدراسات الليبية اهتماما لما يخص البحر، الصيد وكل نشاط يتعلق بالحياة البحرية والأنشطة المرتبطة بها عند الليبيين رغم أن سواحلهم المتوسطية منها والأطلسية، تتوفر على ثروة سمكية لا يمكن إغفالها في مجال التغذية من ناحية وتذبذب المناخ الذي يجعل هذه السواحل ذاتها أحيانا عرضة للجفاف، مما يضطرهم لتأمين غذائهم اللجوء إلى ثروات البحر[1]، التي يبدو من اللقى الأثرية أنها دخلت في غذائهم منذ فترة مبكرة[2].

يستشف من تلك اللقى سواء على السواحل الأطلسية أو المتوسطية لجوء السكان إلى استغلال الثروات البحرية في غذائهم منذ عصور ما قبل التاريخ، وهو ما تدل عليه أكوام الأصداف المؤكلسة على سواحل الأطلسي من رأس سبارتل إلى أغادير، مرفوقة بشظايا الصوان ونماذج نادرة من صناعة حجرية تدل على قدم تلك الآثار[3].

1- R. Montagne, " Les Marins Indigènes de la zone française du Maroc", Hesperis, T.3, (1923), P.211.

2- CF. E. Laoust, " Pêcheurs berbères du Sous", Hesperis, T.3, (1923), P.238.

3- Idem.

ومما يدعم قدم تلك الآثار في هذه المنطقة، أننا نجد بها أقدم المعتقدات البحرية الليبية بناء على مونتاين الأله "تساوت"[4]، وهي فضلا عن ذلك المنطقة التي يشير فيها بلينوس الكبير إلى وجود ضريح الإله "بوسيدون" إله البحر*، مما يدل على قدم التقاليد البحرية في المنطقة[5].

وتشير نفس اللقى والبقايا إلى آثار مماثلة على السواحل المتوسطية في الساحل الوهراني في موقع "تافورالت" حيث يتضح أن الوهرانيين، مارسوا الصيد البحري منذ ما قبل التاريخ، ونجد في منحدر القردة (Pic des singes) في ضواحي بجاية محطة يسكنها صيادون، عثر فيها على صوان منحوت وأدوات عظيمة، وكذا بعض الأدوات النحاسية ضمنها ثلاث صنارات وفي موضع آخر في منطقة القبائل، تم العثور عليها في ملجأ تحت الصخر (un abré sous-roche) على صنارة من حديد مع أدوات من الحجر المنحوت وبعض القطع من الفخار، وتعود كلّ هذه البقايا إلى العصر الحجري الحديث.

4- Montagne. Op. Cit. p.202.

* الأله بوسيدون: إله البحر عند الإغريق، يذكر هيرودوت أن الاغريق ما عرفوا هذا الإله إلا عن الليبيين.

5- E. Laoust. Op. Cit. p.238.

فضلا عن ذلك، يدعونا استقرار الليبيين القدامى في جزر الكناري للتفكير في وجود نشاط بحري قديم للسكان الأصليين في القارة سمح لهم بركوب البحر للوصول إلى تلك الجزر"[6].

هذا في تلك العصور الغابرة، كما عثر في وقت لاحق على أدوات صيد كالصنارات ذات الأحجام والأشكال المختلفة، بعضها من البرونز والآخر من الحديد تعود إلى القرن التاسع قبل الميلاد[7]، إضافة إلى عن الخطاف والشباك، هذا الأخير التي شبهها البعض بالشباك التي استخدمها الفراعنة لصيد بعض الأسماك في النيل[8].

والمعروف أن الإنسان أرتاد الأنهار وشواطئ البحر للحصول على غذائه من الأسماك، وأدت العملية إلى استخدام جذوع الأشجار (الجذعية) كقوارب أولية، قبل التوصل إلى صناعة القوارب الأولى ودفعها بالمجاذيف، هذه القوارب التي زاد حجمها وأضيفت إليه المجاذيف والأشرعة، فتجاوزت استعمالاتها الصيد والنقل إلى الاستعمالات العسكرية.

كان الليبيون قد استعملوا الجذعية سواء على سواحل البحر المحيط أو البحر الأبيض المتوسط منذ عصور موغلة في القدم، كما استخدموا الزوارق التي تدفع بالمجاذيف في البحر المحيط أو

6- CF L. Serra, "Le vocabulaire berbère de la mer", Actes du premier congrès d'études des cultures méditerranéenne d'influences arabo-berbères, S.N.E.D. (Alger 1973), p.112.

7- P. Gauckler, Musée de Constantine, (Paris 1892).

8- E. Laoust, Op. Cit., p. 258.

القديمة والمشرعة في البحر المتوسط (زوارة وشبه جزيرة فروة) في (ليبيا على سبيل الخصوص)[9].

يمكن أن يستدل في وقت لاحق من عمليات التمليح والتجفيف على تنوع الأسماك وكثرة الإنتاج الذي أقيمت له وحدات التحويل على طول السواحل الأطلسية والمتوسطية منذ عهد يوبا الثاني[10]، والذي يستشف من المصادر اهتمامه بالثروة السمكية التي تزخر بها السواحل الأطلسية. حيث أقام العديد من الأحواض لصناعة مرق السمك "القاروم" أو التمليح والتجفيف التي يكون الليبيون القدامى قد استخدموها في حفظ اللحوم أيضا "القديد"، أشدلوح في اللغة الليبية.

يبدو من بساطة هذه الطريقة إمكانية كل الشعوب التوصل إليها. وعليه يمكننا القول إن الليبيين عرفوا عملية حفظ الأسماك بالتمليح والتجفيف في فترة سابقة للتواجد الفينيقي على السواحل الليبية.

هكذا نلاحظ أنه رغم تأكيد البعض على نفور الليبيين من البحر ونفيهم لهم أي قابلية للملاحة، ونكرانهم لأي نشاط بحري ليبي[11]، والتأكيد على أن الليبيين لا ينزعون نحو البحر، بل ونفورهم الاتصال بالعنصر السائل الذي يشكل مصدر رعب لهم[12]! نلاحظ مبالغة في هذه الآراء، التي لم تؤكدها الدراسات والتي رغم

9- L. Serra. Op. Cit. p. 117.

10- A. Jodin, Les établissements du roi Juba II aux Iles Purpuraires à Magador, Tanger (1967);
M. Ponsich et M. Tarradel, garum et industries antiques de salaison dans la méditerranée occidentale (Paris 1965).

11- E. Laoust. Op. cit., P. 237.

12- Luigui Serran. Op. cit., P. 112.

قلتها، فهي تكشف عن وجود مصطلحات بحرية عند بعض السكان أحيانا بعيدين جدا عن بعضهم البعض، البعض يسكن على السواحل الأطلسية والبعض الآخر على حواف البحر الأبيض المتوسط في زوارة وشبه جزيرة فروة في إقليم طرابلس.

قد يكون فعلا لتفوق الشعوب التي كانت على اتصال بالليبيين في مجال البحر (الفينيقيون والإغريق أولا ثم الرومان ثانيا) العامل الأساسي، واعتبار بالتالي "قلة تجربة" الليبيين، بأمور البحر كأمر واقع، ولا حاجة إلى تركيز الدراسات في هذا الميدان، أزد إلى ذلك أن جيوب اللهجات الليبية التي حافظت على كيانها حتى الآن، توجد بعيدا على البحر، في المناطق الجبلية المعزولة أو الصحاري وبالتالي لا تقدم مصطلحات في هذا المجال.

إذا كان غياب المصطلحات المرتبطة بالبحر عند الليبيين القاطنين في المناطق الداخلية يشكل واقعا، فإنه من الخطأ تعميم هذا الحكم على كل سكان السواحل، فسكان زوارة وشبه جزيرة فروة في السواحل الليبية المتوسطية[13] وجزيرة جربة بتونس[14] وبعض الجيوب على السواحل الأطلسية (السوس بالخصوص)[15]،

13- U. Paradisi, " I pescatori berberi de la penisola di farwaa (Tripolitania)" in l'universo (Rivista bimestrale d'ell instituto geografico militare), année LXII, n°2 (Mars – Avril 1962), pp.293-300 ; L. Serra, " L'ittionimia e la terminologia marinaresca nel dialeto berbero di zuara (tripolitania) in studi Maghebini 111, IUO (Naples 1970)".

14- L. Daulon, " Les poissons Djerbiens", in Djerba peches histoires artisanat (Juin 1955) ; R.P.A Louis, "Le vocabulaire maritime arabe du golf de gabes et berbère de l'Ile de Djerba" in bolletino dell atlante Linguistico mediterraneo 10-12, leo olschki, (Florence 1970).

15- E. Destaing, etudes sur la tachelhit du sous, vocabulaire France – berbère, (Paris.1920) ; E. Laoust, op. cit., P. 237-264.

يمكن أن تقدم بعض المصطلحات التي اندثرت في مناطق أخرى، وهو ما يجعلنا "نسعى" لجمعها وبعثها قبل أن يطالها النسيان.

إذا كان الليبيون منذ عصور ما قبل التاريخ، قد استخدموا المحارات في غذائهم، فإننا نجد اليوم معظم المحارات الأساسية ما زالت تحمل أسماء ليبية (أنظر الجدول رقم ١، ص٩).

أما الزوارق، فهي تحمل في الوقت الحاضر أسماء مختلفة بناء على شكلها واستخداماتها للتسلية أو الصيد، وأغرابو هي سفينة الصيد الحقيقية، وتحمل معظم أجزائها أسماء ليبية، أما ثافلوكت وهي أمزغة لتسمية "فلوكة" المأخوذة من "الفلك" العربية، فهي تستخدم للتسلية، وهو شأن تناوت (Tanaut) أو أناو (Anau) السفينة الشراعية (أنظر الجدول رقم 2، ص10).

وضمن أدوات الصيد، نجد بعض الأدوات تحمل تسميات ليبية منها الصنارة، الخطاف، الشباك، الطعم، والأسماء المتعلقة بنظام الرياح بعضها قديم جدا مثل تيشرش (tsers) وبيتش (bettes) (أنظر الجدول رقم 3، ص12).

وبالنسبة للأسماك، فهي لا تختلف عما هو موجود في اللغات الأخرى، ففضلا عن وجود أسماء عادية لأنواع من الأسماك، نجد أسماكا أخرى تحمل أسماء أدوات أو أشياء مشابهة لها، وهكذا نجد الغونجة والمغرفة والإبرة، وأخرى بخصوصيتها أو بلونها : الأحمر، الأصفر، المبرقش أو تشبيهها بالحيوانات البرية : القط،

الكلب، السلحفاة وهكذا نجد كلب البحر، قط البحر، سلحفاة البحر... (أنظر الجدول رقم 4، ص 13).

رغم أن أسماء الأسماك تقدم نقصا كبيرا يتمثل في عدم التمكن من معرفة الأنواع وعدم تحديدها، فمن حوالي 450 إسما هي من وجهة نظر الصوتية والمورفولوجية تنتمي إلى المجموعات الليبية الكبرى لمنطقة السوس، لم يتم التمكن من تحديد ومعرفة إلا عدد ضئيل منها.

أما فيما يتعلق بالبحر وحالاته من هدوء وهيجان وأمواج، فنجد أن مصطلح البحر ذاته كاد أن يندثر، فلم يبق إلا في زوارة وشبه جزيرة فروة في ليبيا وربما جربة بتونس، وكذا بعض المصطلحات التي نحاول أن نترصدها في الجدول رقم5 ص14.

وفي الفلك تم حفظ الأسماء الليبية الأساسية الشمس، القمر، النجوم مع أسماء أخرى أقل أهمية كالمد والجزر، قوس قزح، كما نجد مفردات ليبية في التعابير البحرية للصيد حيث مازالت التقاليد البحرية قائمة بينما اندثرت في غيرها أين دخلت تقنيات حديثة تم بموجبها إثراء المعجم بمصطلحات جديدة، أدى إلى فقدان القديمة. (أنظر الجدول رقم 6، ص15).

عموما يمكننا أن نقول أن المصطلحات البحرية أكثر عرضة من المصطلحات الأخرى للاندثار، وأن تعدد الاقتباسات وتنوعها هو علامة قدم نشاط الحياة البحرية، فضلا عن ذلك فقد تشبعت

بتأثيرات الحياة البرية التي زاحمت الصور المقتبسة من الحياة اليومية، كما يمكننا الاعتراف بمحدودية المصطلحات البحرية الليبية بسبب بعد معظم الجيوب المتبقية عن البحر، فضلا عن الطابع الجهوي، مما يؤدي إلى غياب معجم موحد ومشترك وبناء عليه نسجل :

1) فقر معجم اللغة الليبية أساسا في المصطلحات البحرية المشتركة لعدة جهات عموما ماعدا بعض الاستثناءات خاصة المستمدة من اللغة الريفية (البرية) وتم تبنيها في لغة البحر مثل أضو(Adu) الريح، تافردوست كثبان (Dune)، أنزار (Anzar) المطر (Pluie).

2) نجد مع ذلك بعض الميادين حيث تمتاز بوحدتها كأسماء الأسماك مثلا، المصطلحات الخاصة بالزورق وأجزائه المختلفة، المصطلحات الخاصة بالبحر وحالاته، المصطلحات الفلكية تشكل ميادين التي تقدم خصائص مشتركة رغما عن التشويهات وتنوع المفردات المعنية.

3) نجد استخدام أسماء ليبية حصرا وبنفس المعنى لتحديد الرخويات سواء على الأطلسي أو البحر الأبيض المتوسط.

الجدول رقم01 : أسماء الأصداف والمحارات (الرخويات)

التسمية الليبية	ما يقابلها في العربية	ما يقابلها في الفرنسية	ملاحظات
أمشاق Amssg	أصداف	Moules	
أباحو abahu	محارة	Coquillage	يطلق على كل المحارات التي تؤكل من غير الأصداف.
أفول Aful, Tafult	صدفة، محارة	Coquillage	يطلق على كل أصناف المحارات والصدفات وما يشابهها (ما يغطي أجسام الرخويات وما شابهه)
تقرى Tigrri, Tigri	صدف	Moule	
أمرمد Amermed	حبارة	Calmar	رخوية تؤكل ذات أذرع عشر تفرز سائلا أسود.
مونتيك Muntiq	حبارة	Calmar	
أبوس abbus	محار	Huitre	
بوجيل bugil, bugill	المريق	Murex	
زمرينا zemrina	المريق	Murex	
تاقلزيوت taqualziwit تاقلزيوت taqelziut	صحنية	Patelle	نوع من المحار يؤكل ويكثر على الصخور التي تكشف عند الجزر

			وتشبه صدفته الصحن
تيغولالين، Tigholalin تغلالين Tighlalin	صدفات	Coquillages marins	كل أنواع الأصداف
أزفان Azeflan	الجراد البحري	Langouste	

الجدول رقم 02 : السفينة وأجزائها :

التسمية الليبية	ما يقابلها في العربية	ما يقابلها في الفرنسية	ملاحظات
Fentekko فنتكو	جدعية	Pirogue	
Agherabu أغرابو	زورق، قارب	Embarcation	
Taflukt تافلوكت	سفينة	Navire	من العربية الفلك= فلوكة
أناو، تاناوت Anau Tanaut	سفينة شراعية	Bateau à voile (voiliers)	
Taglut تاقلوت	المجذاف	Aviron, Rame	بدقة مجرفة pelle
Tigula, Tigoula ثيقولا	المجاذف	Avirons, Rames	
تيقوسا، ثاقوست Tigussin	محور	Tolet	شكارمو (في زوارة) karmûS
Tiferdiust تيفرديوست		Autrelle	
Issioual ايسوال	زنار، السير	Courroie	مشتقة من أوال أي جذف Aul
Iziker أيزيكر	حبل	La corde	
Ikhf إخف	الجوجو(مقدمة السفينة)	La poue	
Ura أورا	الكوتل (مؤخرة السفينة)	La poupe	
Ighezdissen إغزديسن	القفص أو الرباط المثبت عموديا مع الصالب	Membrures	مقام السفينة

تيسي	السرير	Lits	مقام للشباك
تاجنارت Tagennart	المخزن	Grenier	
إكردان Igurdan	برغوت	Puces	
ثوزومين Tuzzumin			الوسط
إيماوون Imaun	المداخل	Entrées	في الأمام (سوس)
تيسي، تيست Tisit	الجزء الأمامي للسفينة		زوارة
تامزوغت Tamzugt آث-ويلول At-willul	مربط السفينة	Bitte	
ايويلولن Iwallulen	البحارة	Les marins (ce de la mer)	
يالو Yalu	الشراع	Voile	
يولا Yula	الأشرعة	Voiles	
أساوال Assaul	قيد الدفة	Estrope de gouvernail	
أقلزيم-ن-تاناوت	مرساة	Ancre marine	حرفيا فاس السفينة Le pioche du voilier
أسكوتي Askuti	ممسك المجذاف	La poignée de l'aviron	مدورة Manivelle d'un moulin a bras
تيفرديوس Tiferdious	وسادة خشبية	Un coussinet en bois	
تيفيجة Tifija	راتنج	Résine	مادة صمغية لزجة تفرزها بعض النباتات لاسيما الصنوبر
تيسنت Tisent	الملح	Sel	

الجدول رقم 03 : الصيد، أدوات الصيد

التسمية الليبية	ما يقابلها في العربية	ما يقابلها في الفرنسية	ملاحظات
أمريق Amrig	صياد	Pêcheur	
إيمراقن Imragen	صيادون	Les pêcheurs	
ثوكت Tukt	صنارة	Hamçon	
ثاقورمث Tagumert	الصيد	La pêche et aussi la chasse	
أسوقومر Assugher	مواقع الصيد	Lieu de pêche	
أنوقومر Anugmar	صياد	Pêcheur	
قومر Gumer	صاد، اصطاد	Pêcher et aussi chasser	
أسنسي Assensi	الطعم	Apât	
أراق Aragg إراقن Iraggen	الشباك	Filet	
تاسكيمت Tasskimt	الخطاف	Harpon	
ألدون Aldun	رصاص	Plomb	
أسقرس Asgers	مزود، كيس الصياد	Musette du pêcheur	
إيغومدان Ighumdan	كلابة، ملقط	Tenaïlle	
إيمقدى Imegdi	مقص	Ciseau	
أمزيل Amzil	حداد	Forgeron	
أماقدال Amagdal	صياد	Chasseur	في التارقية
من أقدل de egedal	أصطد بالتارقية	Chasser en Touareg	
تاساوت Tassau	مسحاج، منجر	Rabot	

الجدول رقم 04 : أسماء الأسماك

التسمية الليبية	ما يقابلها في العربية	ما يقابلها في الفرنسية	ملاحظات
أسلم Aslem	سمك	Poisson	
إسلمان Iselman	أسماك	Poissons	
تامشت Tamset	سمك موسى	Sole	
تيسلختTislcht	سمك موسى	Sole	
أبرعار Abrār	المبرقش	Tacheté	
أبرار	المبرقش	Tacheté	
أجميلا Agmila	البوري	Mulet	
تيفرقاست Tifergast	البوري	Mulet	
أوراغ	البورى	Mulet	حرفيا أصفر (Jaune)
طاواية Tawayya	أسود أو سوداء	Negresse	إسم سمك لونه اسود
إيفيس Ifis	حبارة	Calmar	حرفيا ضبع
أوشن Uššen	ذئب البحر	Chacal de mer	
إيثبير	حمام البحر	Pigeon de mer	
إبيس-ن- بلال	حصان البحر	Hippocampe	
ال-غل Ilgel	بونيت (سمك التون)	Bonite	
تسرقال Tasargal	بونيت (تون)	Sorte de Bonite	
تاسرغالت Tasergalt	بونيت	Bonite	
بوثيقرة Bu-Tigra	سلحفاة البحر	Tortue de mer	

Tigra =Tagra= Ifker			
أزدوز-ن-يلال Azdoud-n'illel	مدق	Melva	حرفيا مدق **(Maïlle)**
أبرداق Aberdag	سمك كبير	Gros poisson	
أسبان Aseban,Asbban	حوت بلين	Baleine	
قاقا (إدقاقا) Gaga تيزمقت Tizmegt	حوت بلين	Baleine	
أغوري Aghuri	شقتين بحري (لياء)	La raïe	
تالفشا Talafsa	قلاك	Ange de mer	**جنس أسماك من الشلقيات تتميز بكبر زعانفها الصدرية بعظم جثتها – حرفيا : أفعى**
أفوشك Afusk, (إفشكا) Ifiska	خياشيم السمك	Ouïe du poisson	
أشربريو Aśerbriu	حوت	Baleine	
أزايم Azaim, Iziamen	دلفين	Dauphin	
أزروك Azerruq	إسقمري	Maquereau	
أزلمزا Azlemzā, azellemza	شفشف	Ombrine	**سمك من البهاريات**
أزوقاغ Azuggagh	الباجو	Le pageau	**أحمر Rouge**

تاروشت Tarust	توتياء البحر	Oursin	
تكيوت البحر Tikiut Lbhar	طحلب	Algues marin Euphobe de mer	
تيلوت Tilout	ساردين	Sardine	
كورزاو kurzau		Crabe	
أوكريشه Uqriša أوقريشه		Crabe	
تيفراعقست Tifirakest		Crabe	
قنوقناو Gnugnau	عجوم	Gougon de la mer	سمك نهري
تيزلمت Tizlemt	أبو مريثة	Murène	
تالوزيت Taluzit	حريث ، حرير	Girelle	
تالوسي Talussi	لسن البحر	Os de seiche	جنس سمك يعيش في البحر المتوسط وله ألوان زاهية

الجدول رقم 05 : البحر وحالاته

ملاحظات	ما يقابلها في الفرنسية	ما يقابلها في العربية	التسمية الليبية
	La mer	البحر	Ilel, Ielel إيلال
	Rivage, plage	ساحل، شاطئ	أفطاس Aftas, Iftasen
	Plage	الشاطئ	Ouftas أوفطاس
	Rivage, plage	الساحل، الشاطئ	Taft'ast تافتاشت
	Vague	موج	Tayyugt تايوغت
	Baie	خليج	Tinfil تنفيل
حرفيا فم (Bouche)	Baie	خليج	Im إيم
حرفيا البحر نائم	La mer calme	البحر هادئ	إيلال يطس
حرفيا البحر كبير	La mer agitée	البحر الهائج	إيلال ذامقران
حرفيا البحر ملئ حرفيا البحر صغير	La mer agitée	البحر هائج	Yeććur إيلال يشور يلال ذامشكون damescun Ilel
En terrien (Flot, Vague)	Barre	حاج، (موج)	Tadinga تادينقا
	Dune de sable Les dunes	كثبان الرمل	Igidi إيجيدى Igaden إيجادن
Terrien lac في لغة البر بركة	Baie	خليج	Tamda تامدة
في الشلحة أملال Amlal	Sable	رمل	édehi إديهى
	Fortin	قلعة	Agadir أغادير

Terme	Arabe	Français	Remarques
إغير Ighir	رأس ، صخر	Cap, rocher	
أوسوليل Usulil	صخر	Rocher	
أغرود Aghrood	صخر	Rocher	
أذال Adāl	حشائش بحرية	Algue, l'herbe marine	
برجم Bergem		Muger	L'bhar bergem La mer mugit
تاربست Tarbest تيرباس Tirbas		Eponge Eponges	
أذغار وسلم Adghar uuslem	سرب سمك	Banc de poisson	
أذغار Adghar	مكان ، موقع	Lieu, emplacement	حرفيا مكان السمك endroit de poissons
أضو ون زار Adu unzar	ريح المطر	Vent de pluie	هي الرياح الغربية
إسكا لبحر iska lbhar	مد البحر	Haute mer Marrée haute	حرفيا جاء البحر
إفلكي لبحر Ifilki lbhar	البحر جميل	La mer est belle	
لويغ لبحر lwigh lbhar	البحر هادئ	La mer est calme	Lwigh = Lisse
تاغارت Tagharte	الجزر	Basse mer, plage	
غوس Ghus	صافية (الماء)	Etre claire (eau)	أمان غوسن Aman ghussen
إصوض واضو Sudh-w'adhu	هبت الريح	Souffler (vent)	

الجدول رقم 06 : الفلك وحالات الجو

التسمية الليبية	ما يقابلها في العربية	ما يقابلها في الفرنسية	ملاحظات
إيطيج Itij	الشمس	Soleil	
أيور Ayyur	القمر	Lune	
إثري Ithri (Ithri)	نجم	Etoile	
إثران Ithren	نجوم	Etoiles	
تسليت وانزار Tisslit unzar	قوس قزح	Arc en ciel	
تمايورت Tamayurt		Pleine lune	
أقاجن Aggagen	رعد	Tonnerre	
أقوق Aggug	بعيد	Etre loin	
أمدلو Amedlu	سحابة	Nuage	
أسيقنا Assigna	سحاب	Nuage	
ثاقوث Taguth	ضباب	Brouillard	
أزق Azg	زعنفة ، جناح سمكة	Nageoire	
تافراولت Tafrault	زعنفة ، جناح سمكة	Nageoire	
تافروت Tafraut	حوض	Bassin	
أسقاس Asugas	عام	An	
أيور Ayyur	شهر	Mois	
آس As	يوم	Jour	
أوسان Oussan	أيام	Jours	
أدورث Edourth	أسبوع	Semaine	
أسوتيط Assoudith	السبت	Samedi	

توجيت Toudjit	الأحد	Dimanche	
تاسيت Tassit	الإثنين	Lundi	
تاشرتيت Tachertit	الثلاثاء	Mardi	
توقريت Tougrit	الأربعاء	Mercredi	
أسميس Asmis	الخميس	Jeudi	
تغمت Taghmet	الجمعة	Vendredi	

البيبليوغرافيا :

1- Brunot, Notes lexilogiques sur le vocabulaire maritime de Rabat et Sale, Leuroux (Paris 1920).

2- Daulon (L.), " Les poissons Djerbiens", in Djerba peches histoires artisanat (Juin 1955) ;

3- Destaing (E.), Vocabulaire Franco-berbère (étude sur la tachelhit du Sous) , (Paris 1920).

4- Gauckler, Musée de Constantine, (Paris 1892).

5- Jodin, Les établissements du roi Juba II aux Iles Purpuraires à Magador, Tanger (1967)

6- Laoust (E.), " Pêcheurs berbères du sous", Hesperis, T.3, (1923).

7- Laoust (E.), cours de berbères marocaine, paris challamel (1921)

8- Laoust, Mots et choses berbères, Paris Challamel 1920.

9- Louis (R.P.A), Le vocabulaire maritime arabe du golf de gabes et berbère de l'Ile de Djerba in bolletino dell attante Linguistico mediterraneo 10-12, leo olschki, (Florence 1970).

10- Montagne (R.), " Les Marins Indigènes de la zone française du Maroc", Hesperis, T.3, (1923)

11- Paradisi (U.), " I pescatori berberi de la penisola di farwaa (Tripolitania)" in l'universo (Rivista bimestrale d'ell instituto geografico militare), année LXII, n°2 (Mars – Avril 1962).

12- Ponsich (M.) et Tarradel (M.), garum et industries antiques de salaison dans la méditerranée occidentale (Paris 1965).

13- Serra (Luigui). "Le vocabulaire berbère de la mer", Actes du premier congrès d'études des cultures méditerranéenne d'influences arabo-berbères S.N.E.D. (Alger 1973)

14- Serra (L.), " L'ittionimia e la terminologia marinaresca nel dialeto berbero di zuara (tripolitania) in studi Maghebini 111, IUO (Naples 1970)".

الصيد البحري بالسواحل المغربية في العصر الوسيط

د. محمد بن عميرة
قسم التاريخ
جامعة الجزائر

يرى Vonderheyden أن محاولة كتابة مقال حول الصيد البحري، ببلاد المغرب، في العصر الوسيط، تبدو مجازفة، لأن الكتاب العرب القدماء لم يزودونا سوى بمعلومات شحيحة عن الموضوع، ولأنه يحتمل ألا يكون، في الواقع، كلام كثير يمكن أن يقال فيه، لاعتقاده أن الصيد البحري والصناعات البحرية، على العموم، لم تزدهر في العصر الوسيط، سوى في أماكن محدودة حيث كانت الأساليب (lesprocédés) أجنبية وربما كان المستخدمون أيضا أجانب من أصول بونيقية أو أندلسية[1].

والإنسان البربري، حسب رأيه، لا يميل من تلقاء نفسه، لأشياء البحر، مستشهدا بقولGsel.S فيما كتبه عن "تاريخ إفريقيا الشمالية القديم" : من أن الأهالي (Les Indigènes) لم يتعاطوا الصيد البحري بكثرة، عندما كانت بلادهم مستقلة، وقد انجّر عن وصول الفينيقيين، ثم الرومان بعدهم، تطوير كبير، إن لم نقل إنشاء مصائد على السواحل المتوسطية لإفريقيا الشمالية، ويشك Vonderheyden أن

يكون قد نتج عن الفتح العربي (conquête arabe) توسيع تلك الإنشاءات أو الاحتفاظ بها، على الأقل، فالقرى الفلاحية لم تَخلُ بطبيعة الحال، لكن الصيادين، على ما يظهر، وجدوا صعوبات في بيع محصول صيدهم[2] غير أن ما يبدو للمتأمل، في مثل هذا الكلام، هو أن صاحبه يريد أن يقول بأن البربر، دائما، في حاجة إلى أجانب، من غير العرب للقيام بالأمور الصعبة، وتطوير أنفسهم، فكأنه بهذا يحاول تبرير التواجد الاستعماري الفرنسي في بلادهم.

ويبرر نفي المؤلف ذلك بعدة أسباب، أولها : السبب الغذائي القاضي بان البربر لا يتذوقون كثيرا لحم الأسماك، وحجته على ذلك، ما يمكن ملاحظاته، في أيامه، من أن السكان القبائل القريبين جدّا من موانئ الصيد أو مراكز تجمعات الأوربيين (المستعمرين) الممّونة جيّدا بالأسماك الطرية، يجهلون طريقة طهيها ويحاول تفسير هذه الظاهرة بعدة افتراضات، منها، كما يقول، التوجه الإسلامي (Le souci musulman) المتمثل في عدم أكل لحم الحيوانات غير المذبوحة، مع العلم أنه لم يكلف نفسه، هنا، بالاطلاع على مصادر الفقه الإسلامي في شأن قضية ذكاة أو ذبح الأسماك.

ويرد ثاني تلك الأسباب إلى وجود ممنوعات طوطمية، قديمة جدا، دون أن يبحث عن آثار تلك الممنوعات المحتملة أيضا، والسبب الثالث يكمن، حسب رأيه، في كره البربر الغريزي وعدم تعودهم على أكل لحم الأسماك، ويستمد Vonderheyden دليله "الكافي" من

أن عُرف استهلاك الأسماك لم يكن جاريا في المجتمع البربري القديم، اعتمادا على كون الأهالي (indigenes) في وقته (فترة الاستعمار الفرنسي بالجزائر) لا يقتاتون بالأسماك إلا في بعض القرى (Bourgs) التونسية المعروفة (façonnées) بتقاليد بحرية : أما العرب، في نظره، وبالخصوص أولئك الذين قدموا للسكن بإفريقية، فهم أقل تذوقا للسَمك، إضافة إلى كونهم استقروا بداخل البلاد . ولعل أقل ما يمكن قوله في مثل هذه الآراء والأحكام أنها تتميز ببساطة ملحوظة، خاصة ما يتعلق منها بالحكم (التعسفي) على أذواق الغير، فالموضوع، إن ثبتت صحته، يتطلب بحثا معمقا يأخذ بعين الاعتبار عوامل علمية كثيرة.

وحسب نفس المؤلف دائما، فالسوق الداخلية، بما فيها القريبة من السواحل، يبدو أنها كانت دائما مغلقة في وجه منتجات الصيد، مستشهدا مرة أخرى بقول Gsell s. من أن ورشات التمليح الفينيقية لم يكن في استطاعتها بيع منتجاتها لمختلف القبائل (tribus)، مضيفا أن بعض الورشات لتي استمر وجودها في العصر الوسيط، لم تتمكن من توسيع سوقها، بدليل قول الرحالة Marmol، في القرن السادس عشر "تصطاد أسماك كثيرة بدلَس لكن الصيادين كثيرا ما يلقونها في البحر، لأنه لم يُقبل أحد على شرائها"[4]. مع ملاحظة أن Vonderheyden لم يأخذ بعين الاعتبار القصد من قول Marmol هذا ومَن سبقه من المؤلفين، وهو وفرة صيد الأسماك بحيث رجّح العرض على الطلب، وفي مثل هذه الحالات، ما

زال، في أيامنا، وعلى مستوى كل موانئ الصيد البحري، ما يؤكد هذه الظاهرة: وهي أن يُلقي الصيادون بالفائض من أسماكهم في البحر حتى تكون غذاء لأسماك يصطادونها فيما بعد، ولكي لا تبقى في المرافئ وتتحول إلى قاذورات ملوّثة للبيئة، خاصة إذا انعدمت ورشات تجفيفها، لنقلها، فيما بعد، إلى الأماكن البعيدة ولا نتفق معه في اتخاذه هذا الأمر الذي كان يحدث في دلس، آنذاك، بصفة خاصة، دليلا على غلق السوق الداخلية، بما فيها القريبة من الساحل، في وجه منتجات الصيد البحري.

ويقول Vonderheyden، من جهة أخرى: انّ البربر لا يحبون كثيرا البحر كذلك، مبررا رأيه هذا بما ذكر Bernard A. في مقال عن عواصم في بلاد البربر في (Recueil des mémoirs) وهو أن " البربر كانوا دائما ملاحين رديئين (Piètres)، والماء ليس بيئة لهم، فهم يخشونه ولا تعرف غالبيتهم صناعة ولا يوجد مركب تجاري" ويعزز Vonderheyde فكرته بما نقله وترجمه .Brunot M من مثل بربري في كتابه" البحر في تقاليد وصناعة الأهالي، ط. الرباط، سلى، ص. 241 "ومعناه أن "من دخل البحر (أي سافر فيه) ينبغي أن يعتبر نفسه ضائعا، ومن خرج منه (وصل الميناء) يولد للمرة الثانية" ثم إن الفاتحين العرب الذين عدلوا شيئا فشيئا، خلال العصر الوسيط، مظهر المغرب، كانوا شيئا آخر إلا بحارة" والواقع أن المنطق السليم لا يقبل كلاما كهذا، لا يقوم على أي أساس علمي بالإضافة إلى ما تُشتمّ فيه من رائحة ازدراء الغير، والغرور بالنفس.

والجدير بالملاحظة أن Vonderheyden يناقض نفسه في تعليق كتبه في هامش 2، صفحة 5، من مقاله، جاء فيه : إن الأفارقة، ويلاحظ هنا أنه تفادى التسميات التي سبق له وأن استعملها، وهي البربر أو العرب أو الأهالي (Indigènes)، وكأنه يتحدث عن أناس آخرين، المهم أن هؤلاء في نظره، يَظْهرون في أوقات استثنائية نشيطين جدا على البحر، خلال العصر الوسيط، ومن المعروف أن البربر المحاطين بالعرب، على حدّ تعبيره، فتحوا (Conquirent)، في القرنين الثامن والتاسع إسبانيا وجزر البليار وصقلية وسردينية ووصلوا شواطئ البروفانس (provence)، وأن الأمراء الأغالبة الذين كانوا يحكمون البلاد التونسية (Tunisie)، في القرن التاسع، كانوا يسيطرون على البحر، في منطقة مضائق صقلية ولكن تبقى علينا معرفة ما إذا كانت شمال إفريقيا تُقدِّم شيئا آخر غير المسافرين، وما إذا لم يكن البحارة من الروم المعتقين للإسلام، وقد كانت دُورٌ لصناعة السفن في تونس وبجاية، ومنذ القرن الحادي عشر الميلادي، أخذت بلاد البربر تتخلّى شيئا فشيئا عن نشاطها البحري، ودخل المسرح البحارة النرمان ثم الجنويون وغيرهم، غير إن أسرة الحماديين الصغيرة احتفظت بأسطول للتجارة أو القرصنة، كما اشتهرت، فيما بعد، أساطيل مدينة الجزائر التركية ولكن قراصينها وربما قراصنة تونس وبجاية إلخ... كانوا أناسا جاءوا من الخارج ومهما يكن، فما هي سوى بحرية نقل تجاري أو قرصنة، والأمر لا يعني أسطول صيد بأعالي البحار (hauturière).

ويلاحظ هنا أن Vonderheyden، على الرغم من تقديمه بعض المعلومات الدّالة على وجود نشاط بحريّ في سواحل بلاد المغرب المتوسطية إلاّ انه يبقى مصرًا على تجريد البربر، ومعهم العرب، من كل قابلية لممارسة الملاحة البحرية، دون أيّ تبرير : (مَعْزَة ولَوْ طَارَتْ).

ويرى Despois J. أن ظروف الصيد كانت، في جملتها جيدة، بما فيه الكفاية، وخاصة في طرفي شمال إفريقيا (بلاد المغرب) ولكن السكان البربر، حسب رأيه صرفوا النظر (ignoré) عن البحر مدة طويلة ولا يظهر أن الأمر كان دائما هكذا : فعندما كان لبعض أمراء المغرب أسطول، خلال القرون الماضية، لم يكن اعتمادهم، على البحارة المشارقة والأجانب وحدهم[6] وكلام Despois كما يلاحظ لا يختلف في مضمونه عن كلام Vonderheyden.

وفي رأي Rosenberger B. فإن الإمارة الزيرية، على سبيل المثال عرفت عدّة مواني منتعشة، كان الصيد البحري بها نشيطا، ومن بينها عنابة[7] وهذا يتناقض مع ما ذهب إليه Souville G. من أن البحر لم يستمل أبدًا سكان شمال إفريقيا وأن ممارستهم للصيد البحري أو الملاحة لم تكن سوى ممارسة ثانوية، وما زال، في نظره، أغلبية البربر يعرضون عن البحر حتى في ايامنا، ويلاحظ أن ممارسة العدد القليل منهم للصيد البحري هو أقرب إلى الالتقاط (Cueillete) منه إلى الصناعة[8] ويفسر ذلك بقلة ميلهم إلى هذه الحرفة وليس لقلة

استعدادهم لها[7]، بدليل أنهم يشكلون اليوم (في منتصف القرن العشرين) الأكثرية في فرق الصيد"[8].

وينسب Vonderheyden ذهنية النفور من البحر إلى الجزائريين، بصفة خاصة، ذاكرا أن السيد Bernard A. يردها إلى رداءة الظروف الجغرافية حيث أنها قليلة الملائمة لبروز حضارة بحرية والوضع في تونس يختلف إلاّ أن الأمزجة العربية – البربرية هي نفسها. مع الإشارة إلى وجود مجموعات عائلية، في عدة نقاط ساحلية مرتبطة جدا بأشياء البحر، تعيش من الصيد البحري، منذ زمن طويل، ربما، منذ العهد الفينيقي، وهم غير مستعدين للتخلي عنه"[1].

والسؤال الذي يتبادر إلى الذهن، عند الاطلاع على ما كتبه Vonderheyden وغيره حول الجانب الإنساني من ظروف الملاحة في شواطئ المغرب، في العصر الوسيط هو : لماذا لم يُدخل هؤلاء هذا الموضوع، في إطار ظروف الملاحة في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط بضفتيه، الشمالية والجنوبية، وهذا من شأنه أن يوفر عنهم، بدون شك، جهدا كبيرا يبذلونه في القيام بافتراضات، كثيرا ما أبعدتهم عن الموضوعية ؟

والمعروف أن ظروف الملاحة في المنطقة الغربية من حوض البحر الأبيض المتوسط، لا تلائم النشاط الإنساني في كل جهاتها، بما فيها الضفتين الشمالية الأوربية والجنوبية المغربية، لأن المواقع المرفئية الجيدة نادرة بها : فمصبات الأنهار الكبرى، التي يمكن أن

توجد، لا تسلك إلا بصعوبة، بسبب التغرّن النهري، والقطاعات الرملية الواسعة تشكل شواطئ بحيرية (lagunaires) متغيرة جدا، في حين أن الشواطئ الصخرية كثيرة الصعوبة للتهيئة، من جراء الأعماق الهائلة المحيطة بها : ومن جهة أخرى فإن ظروف الأحوال الجوية غير مستقرة عادة. والأعاصير التي تصيب الحوض الغربي المتوسطي يمكن أن تبلغ درجات من العنف تجعل ركوب البحر ممنوعا لعدة أسابيع[12].

فتنمية موارد البحر تفرض، في البداية، التزامات قاسية جدا على الانشغال الإنساني. فليس غريبا إذًا أن يُرى، خلال التاريخ، فرقٌ واضح جدا، يحدث بين السكان المهتمين بتنمية الموارد البحرية وسكان الريف. وهكذا تم احتلال الحوض الغربي من البحر المتوسط بواسطة جماعات صغيرة انتشرت عبر آلاف كيلومترات الساحل، ليس لها سوى علاقات ضعيفة مع الداخل، لكنها حافظت فيما بينها، على علاقات وثيقة جدا، إضافة إلى أن السكان الريفيين نزحوا عن الساحل، في غالب الأحيان، ولم ينشغلوا بتنمية موارد البحر إلاّ نادرا، في بحيرات شاطئية معزولة، وبقي الصيادون إذا في عزلة تامة، وفي صراع مع صعوبات معتبرة للحفاظ على تماسك ووجود مجموعاتهم السكانية التي تفصلها عن بعضها، أحيانا، مسافات هامة جدا، ومن ثمّ، فإن نشاط الصيد البحري لم يكن سوى امتداداً للمستعمرات القديمة التي استمرت إلى يومنا (منتصف القرن العشرين)[13].

تلك هي وضعية الصيد والصيادين في كامل الحوض الغربي للمتوسط، ولا يمكن القيام بدراستها في منطقة محدودة دون أخذ هذه المعطيات بعين الاعتبار، ومن ثمّ فإن معظم الآراء والافتراضات التي أدلى بها بعض دراسي هذه المسألة في سواحل بلاد المغرب الشمالية، في العصر الوسيط يحتاج الأمر فيها إلى إعادة النظر، مع اعتبارها، أولا وقبل كل شيء، جزء من كلٍّ، بمعنى أنه لا يمكن دراسة الضفة الجنوبية من البحر الأبيض المتوسط بمعزل عن بقية أنحائه، وهذا ينسجم تماما مع رأي Doumenge M.F. القاضي بان " فهم حياة الصيادين في حوض البحر الأبيض المتوسط يحتاج، قَطْعًا، إلى تصوّر مشاكل الحوض بكامله، على مستوى الموارد التي توفرها المياه، وفي نفس الوقت على مستوى التقنيات التي تمكن الإنسان من تنظيمها للاستغلال"[14].

ولا يعرف على أي شيء اعتمد Vonderheyden فيما ذهب إليه في قوله بان عدد صيادي السمك الأفارقة، في العصر الوسيط، يبدو للوهلة الأولى قليلا، وأن آلات صيدهم كانت بدائية، ومعرفتهم بأشياء البحر رديئة، وأن جزء كبيرا من التقنية الحالية، وكذا بعض أسماء الأسماك مشتقة من اللاّتينية (Romane) وسنرى، كما يضيف، أن رداءة الآلات، إضافة إلى نقص الخبرة الملاحية، تفسران أن الصيد، في عرض البحر، كان معدوما، إذ كان الاكتفاء بالعمل في البحيرات الأجاجة بمصبات الأودية والخلجان الصغيرة المحمية، وفي المناطق التونسية حيث الرصيف القاري مغطى ببضعة

أمتار من الماء، مع اعترافه في آن واحد، بأن ما وصلته من المعلومات الخاصة بما كان يجري في عالم صيادي البحر الأفارقة (المغاربة)، ما بين القرنين السابع والسادس عشر الميلاديين(2هـ- 10هـ) قليلة جدا[15] مما لا يسمح له، بطبيعة الحال، من إصدار مثل هذه الأحكام المجحفة، خاصة وأن المعلومات القليلة، التي يشير إليها، تفيد بازدهار الصيد في عرض البحر، بالفعل، في أماكن كثيرة من السواحل المغربية : ومنها : سواحل جزيرة جربة والقالة وبجاية وسبتة.

وإذا كان لـ Vonderheyden الحق فيما قاله من أنه لا يعرف أي شيء عن تنظيم نقابات الصيد، إنْ وُجدت، وأنه لا يعرف جيدا تلك المجموعات الشاطئية (riverains) المتخصصة في صناعة يستحيل تسميتها بالوطنية، فإنه لا يُرى أيُّ مبرر لما ذهب إليه في قوله : إن الصيادين المغاربة، على ما يبدو، لم تكن لهم علاقات كبيرة مع الجنس المحلي (البربر) وهو يفترض أن صيادي السواحل التونسية من سلالات قديمة جدا من المغامرين الفينيقيين، وأما صياد والسواحل الجزائرية التي أهملها البونيون، في نظره، فهي لم تنشط قليلا إلا بعد وصول المغامرين الأندلسيين الذين تحدثت عنهم المصادر العربية، مستشهدا بما ذكره البكري من أن بحارة أندلسيين تعوّدوا على قضاء فصل الشتاء في ميناء تنس التي عُمّرت في نهاية الأمر سنة 875م بجاليتين أندلسيتين : إحداهما من ألبيرة (Elvira) والأخرى من مرسية (Murcie)، كما ترددت جماعة أخرى من البحارة الأندلسيين على وهران وأسست مدينتها سنة 903م، وكان يسكن مدينة مرسى

الدجاج، القريبة من دلس أندلسيون كذلك، وباختصار، يضيف Vonderheyden، يبدو أن عائلات الصيادين والبحارة كانت أجنبية (exogènes) وأن طرق الصيد وذوقه جلبت قديما إلى افريقية البونيين، وحديثا الأندلسيين[16] ويحاول نفس المؤلف تدعيم رأيه هذا بما نقله عن .Gsell S من أن إسباني قادس (Gadès) استغلوا السواحل الإفريقية المغربية[17].

والسؤال أو الأسئلة التي يمكن طرحها على Vonderheyden هي "هل إن قدوم الأجانب الذين تحدث عنهم واستقرارهم بمناطق من بلاد المغرب يعني أن تلك المناطق كانت خالية من السكان ؟ وهل أن هناك ما يثبت أن أولئك السكان، إن وجدوا، لم يكن لهم نشاط بحري ؟ وهل هناك ما يثبت عدم التعايش والاندماج بين أهل البلاد المغاربة وبين المهاجرين إلى بلادهم ؟ وهل ؟ وهل ؟ وهل ؟

مع العلم أن Vonderheyden، لم يعمد إلى توثيق كلامه، فهو مجرد رأي شخصي، يقضي بأن البربر ليس لهم ذوق للصيد البحري ولم يعرفوا طرق ممارسته، حتى وإن كان الحق إلى جانبه، في استقرار الفينيقيين قديما والأندلسيين حديثا في بعض نقاط سواحل المغرب، والنصوص تدعم هذا الأمر، فإننا نتساءل عن مصدر فكرته التي تجرّد البربر أو الأهالي، كما يسميهم، من تذوق الصيد وجهلهم لطرقه ووسائله، فهل يحتاج هذا المؤلف إلى من يقول

له : إن كتابة التاريخ تقوم على التوثيق وإظهار الحجج، ولا تقوم على الأفكار المسبقة ؟

علما أن المصادر العربية زودتنا بمعلومات كثيرة في موضوع الصيد البحري والصيادين، من ذلك أن الحسن الوزان ذكر، في حدثه عن حصن المحرس الذي شُيّد في عهده (ق 16م)، على بعد خمسين ميلا من جزيرة جربة" أن الكثير من سكان هذه الأخيرة كانوا يعملون، آنذاك، في السفن والصيد البحري"[18] أي أنهم كانوا يمارسون الصيد في السفن ومما لا شك فيه أن تلك الحرفة لم تكن وليدة تلك الأيام وإنما كانت قديمة الوجود ويبقى التعرف على تاريخ نشأتها مرهونا بما قد تطلعنا عليه الوثائق في المستقبل.

ومن جهته أورد ابن حوقل (ق 4هـ/ 10م) أن أهل صفاقس كانوا يصطادون الأسماك بكثرة بواسطة حظائر يزربونها[19] وهي، حسب Vonderheyden ، عبارة عن آلات (engins) تناسب الصيد في المياه الراكدة، من مصبات الأنهار، وفي الجهات المحمية القليلة العمق، والحظيرة (Gords)، حسب هذا الأخير عبارة عن نطاق من العصي الطويلة (enceinte de perche)، يصعب على الأسماك التي تدخلها الخروج منها[20] مع العلم أن ابن حوقل لم يشر بهذه المناسبة إلى تسمية الزروب المعروفة في أماكن متعددة، كما يقول Vonderheyden[21] بل استعمل عبارة "حظائر يزربونها"، وقد أطلق الحسن الوزان تسمية الأشبرس (Spares) على أهم سمك كان يصطاد هناك موضحا بان

هذه التسمية ليست لاتينية ولا بربرية ولا عربية[22] ومما ذكره الإدريسي (ق 6هـ/ 12م) في نفس الموضوع، أي الصيد في صفاقس، أنه كان يمارس " بضروب حيل"[23] أي بتقنيات خاصة.

ولم تزودنا المصادر العربية، مع الأسف الشديد بمعلومات من شأنها أن تبين لنا طرق الصيد ولا أنواع الأسماك التي كانت تشكل الغذاء الرئيسي لسكان رباطات جبل أدار، جنوب تونس[24]، والمنستير، بين سوسة والمهدية، وشقانص، بين المنستير والمهدية[25] باستثناء سمك يسمى "حوت قلفط" اشتهر على ما يبدو في المنستير[26].

وينفرد صاحب كتاب الاستبصار (ق 6 هـ/ 12م) بالقول : إن الحوت يتوالد في البحر ثم يغادره صغيرا، لا يتعدى قدر اللوزة إلى بحيرة بنزرت ليكبر فيها، وعندما يأتي وقت سفاده وولادته (تكاثره) يعود من حيث أتى، وهناك يترصده الصيادون، عند خرج البحيرة ويصطادونه[27]، وهذا يدل على أن الصيادين آنذاك كانوا منتبهين إلى أن فترات السفاد والولادة أي التسرئة (Frai) مهمة جدا للصيد.

وكانت هذه الظاهرة تتسبب إما في اختفاء مؤقت لأسماك الشواطئ التي تبتعد عنها وإما بتوافد أنواع مختلفة، في أوقات معينة من السنة، فينتهز الصياد تلك الفرصة ويتربص بها للحصول على غنائم مثمرة منها، فمشاهدة تلك العادات هي التي جعلت الصيادين يعدون لها مصيدات ثابتة، في البحيرات، ومعرفتها تعطي الصياد

المجرب إرشادات عن مرورها وعن ندرة بعض أنواعها، وعن الوقت الملائم لصيد أفضل العينات، قبل التسرئة"[28].

ويبين .Fagnan E، مترجم كتاب الاستبصار إلى الفرنسية، أن هناك خلافا، بين نصّين معتمدين في ترجمته وهما النص الذي اعتنى بطبعه .Kremer A ومخطوط الذي اعتمد عليه هو، إلى جانب نص ط.Kremer : ففي حين ورد في الأول، فيما يخص الصيد ببحيرة بنزرت : "فيصاد بالنقارة كما يصاد الحمام"، ورد في مخطوط" A" " فيصاد في المجد (au seuil) الذي بينهما، أي بين البحر والبحيرة، ومنه ما يصاد بالنقارة"[29]، ويرجح A. Fagnan ما ورد في مخطوط وعلى أساسه كانت ترجمته، ولم يأخذ بنص Kremer الذي يربط عملية الصيد بالنقارة، في كل الحالات، حتى عند "المجد".

مع العلم أن نص Kremer يتفق عموما مع مضمون ما أورده كل من البكري والزهري، حيث يذكر الأول أن الصيد يأتي "بحوت يقال إنه أنثى الصنف المعروف بالبوري ثم يتبعها بشبكته ليخرج ما شاء من السمك"[30] ؛ ويعلق Vonderheyden عما جاء في قول البكري من أنه عندما يأتي التجار إلى الصياد لشراء السمك يطلب منهم أن يحددوا نوع وعدد الأسماك التي يريدونها ليصطادها لهم موضحا أنّ ذلك يبدو متناقضا مع المعلومات التي تفيد بوجود صنف واحد في البحيرة، في الشهر الواحد، لا غير[31].

ويذكر الثاني، أي الزهري، أن الحوت في هذه البحيرة يصاد بالنقارة، وهي تسمية تطلق على أنثى أيَ نوع من الأنواع التي تظهر بها منه، فيوثق منها عدد في السنانير والاخياط ثم يلقي بها في البحر ليجتمع عليها الحوت، وعندها يرمي الصيادون عليها صراريج (شباكا) ويأخذوا منها كميات كبيرة[12].

والملاحظ هنا أن نص ط.Kremer لكتاب الاستبصار يوفق بين ما أورده المصدران السابقان، ويضيف معلومات جديدة، منها : أن الحوت يصطاد، عند خروجه من بحيرة بنزرت إلى البحر الأبيض المتوسط وأنه يصطاد بالنقارة أو النقازة❖ كما يصاد الحمام، والنقارة، حسب رأيه هي أنثى حوت البوري، وهو هنا يتفق مع البكري ويختلف مع الزهري ثم يشرح أخيرا كيفية الصيد بها : إذ يكون ذلك بربط خيط في خرص❖❖ وثيق في شفتها ويلقى بها في البحر لتسير ويتبعها الصياد بزورقه وشبكته، وعندما تدور عليها الذكور يَرمي عليها الشبكة، ويُخرج ما تيسر ثم يعيد الكرة إلى أن يكتفي[13].

وقصة الصيد بطريقة النقارة، حسب Vonderheyden، ليست خرافية لدرجة كبيرة، إذ ما يزال صيد الحُبار يتم حتى الآن بنفس الطريقة المسماة " الصيد بالأنثى"[14].

ويختلف ابن زنبل عن كل هؤلاء بقوله : يحكى أن إناث الحوت تظهر كل شهر، ولما يجتمع حولها الذكور يلقي الصيادون

عليها شباكهم فيصطادون كميات كبيرة"، ويتضح وجه الخلاف هنا في كون التفاف ذكور الحوت حول إناثه يحدث، حسب هذه الرواية تلقائيا لا دخل للصيادين فيه على عكس رواية المؤلف المجهول، ويختار Vonderheyden من كلام هذا الأخير "فيصاد في المجد (Seuil) الذي بينهما (أي بين البحر والبحيرة) ومنه ما يصاد بالنقارة "فيترجمه كما يلي : " on prend surtout le poisson au seuil qui sépare la mer du lac de Bizerte" أي "فيصاد السمك، على الخصوص، في المجد الذي بينهما" بمعنى أنه أضاف في ترجمته كلمة "على الخصوص" (Surtout) مما يؤدي، ولا شك إلى تغيير المعنى الذي يقصده صاحب النص الأصلي.

المهم أن المقصود من هذا الكلام، حسب Vonderheyden، هي المصيدة (La bordique) أي ما أسماه ابن حوقل بالحظائر المزربة، وما أطلق عليه هو الزروب ويرى أن مصائد الأهالي الحالية، كما وصفها gruvel، تبدو أكثر تطورا بالنسبة لمثيلتها في العصر الوسيط، وأن تسميتها تتغير، من منطقة إلى أخرى : وتنتشر زروب الأهالي (Indigènes) بصفة خاصة في مناطق جربة وصفاقس وقرقنة وبحيرات : بنزرت وإشكال وتونس[36].

ويطلق تسمية الزروب، في الطرف الآخر من السواحل المغربية، صيادو تطوان، على آلة شبيهة بزروب ابن حوقل والوزان، أكثر مما هي شبيهة بالزروب التونسية، إذ يفيد joly M.، حسب

Vonderheyden أن سكان تطوان يصطادون الشابل والبوري، في النهر، بزروب مثبتة، عند مخرج حفرة في مجرى الوادي : ويدخل رجل قبلها (à l'amont) ويحدث ضجيجا فيطرد الأسماك نحو الخلف (L'Aval)[37].

ويمكن التقريب، في نظر نفس المؤلف، بين الصيد بالزروب والصيد بالبشكيرة الذي يمارس، حسب Brunot M. في الصويرة (Mogador) "حيث يبنى جدار على قعر (fond) منبسط، من حجر جاف (sèches) يغطيه مدّ البحر (Marais haute) كلية. .. وعند حدوث المدّ تتقدم الأسماك نحو الأرض، خلف الجدار، وعندما يتراجع البحر أي عند الجزر يتسرب الماء بين الأحجار، وتبقى الأسماك مأسورة، دون ماء، في أغلب الأحيان، بين الجدار والشاطئ"[38].

ويتساءل Vonderheyde عما إذا كانت هذه الطريقة معروفة في نهاية (au fond) خليج قابس، وفي نواحي طرابلس، على الرغم من أن المدو الجزر، هناك، أقل حساسية منه في المحيط الأطلسي بدرجة كبيرة

مع ملاحظته بأن السكان المجاورين لساحل طرابلس الذين كانوا قديما عند نهاية سيرت الصغرى، في عهد سترابون (Strabon) يحتقرون الشباك والرمح، ويفتخرون بأنهم ينتظرون وقت انخفاض ماء البحر، بعد مدة : للانطلاق خلف الجزر، والقبض بسرعة فائقة، على الأسماك مباغتة، فوق الرمل المكشوف، وهي تحاول الوصول

إلى الماء، ويتساءل Vonderheyden أخيرا، عما إذا كانت الأجيال اللاحقة قد تخلت عن ممارسة صيد مريح لهذا الحد، أم أن نظام المدّ والجزر قد تغير، بدرجة كبيرة، منذ عهد سترابون[39].

في شأن صيد المرجان (Le corail)، أوردت المصادر أنه كان يتم عادة صيفا، من شهر مايو إلى شهر أكتوبر، وقد يستمر طول السنة، لكن في هذه الحالة، ينبغي أن يأخذ الصيادون في الحسبان الوقت وحالة البحر الذي قد يعيق حركة الصليب المستخدم في الصيد[40]، ويقدر ابن حوقل (ق.4 هـ/ 10م) عدد القوارب التي كانت تستخدم، غالب الأوقات، في إثارة (إخراج) المرجان بخمسين قاربا وأكثر، ويصعد على متن كل قارب حوالي عشرين رجلا[41].

وقد حاول المقدسي وصف طريقة استخراجه من البحر فذكر أن العاملين في هذا الحقل يلفون على صلبان من خشب شيئا من الكتان المحلول ويربطون في كل صليب حبلين، يأخذهما رجلان، يرميان الصليب في البحر، في حين يشرع النواتي (Le rameur) في الدوران بالقارب، ولما يتعلق الصليب بقرن المرجان (banc de corail) يجذبونه فيخرجون ما تتراوح قيمته ما بين عشرة آلاف وعشرة دراهم[42].

ويذكر صاحب كتاب الاستبصار أن البحارة يلقون على الصلبان جرّات (bourse) الكتان أو القتم (Chanvre) ويثقلونها بمرَاس (Ancres) ليلقوا بها في البحر، ويمشون بالزوارق فيسحب ذلك

الكتان على قعر البحر ويكسر ما اعترض طريقه من مرجان ويتعلق بعضه في ذلك الكتان فيأخذونه، ويضيع بعضه الآخر في البحر، وهناك من ليس له، من الناس، حرفة سوى استخراجه[43].

وهناك طريقة تقوم، حسب الإدريسي، على اصطياد المرجان بآلات (outils) ذات ذوائب (mèches) كثيرة من القنب، وتدار تلك في أعلى المركب فتلتفّ الذوائب (الخيوط) على نبات المرجان القريب منها، وعند ذلك يجذبه ركاب القارب إلى أنفسهم مستخرجين الشيء الكثير منه مما يباع بالأموال الطائلة[44].

وقد أضاف القزويني بعض التفاصيل، فيما سجله، عمّا حكاه له شاهد، عن كيفيه استخراج المرجان، منها أن طول كل خشبة من الخشبتين اللتين يتخذ منهما الصليب، ذراع واحد، وبعد صنع الصليب يشدّ فيه حجر ثقيل ثم يوصل بحبل، ويلقى فوق منبت المرجان بالبحر حتى ينتهي إلى (قعره) قراره ويوجّه القارب يمينا وشمالا ومستديرا ليتعلق المرجان في ذوائب الصليب، وعندها يُقْتَلَع بقوّة[45].

وكان العاملون في حقله يجنون، حسب ابن حوقل، أرباحا طائلة جعلتهم يكثرون الأكل والشرب والخلاعة، وقد كانوا يتعاطون نبيذ العسل فيُسكرهم كثيرا ويسبب لهم صداعا أشد من صداع نبيذ الذرة وغيره من الأشربة[46].

وقد منح حكام تلك النواحي حق صيد المرجان إلى شركات أوربية منذ فترة مبكرة، رغم أن سكانها لم ينظروا إلى هذا الأمر

بعين الرضى، ومنذ القرن الثاني عشر الميلادي (1167م) والثالث عشر أخذ البنادقة يصطادونه ثم تلاهم الجنويون، وفي سنة 1286م تعرضت مرسى الخرز لغارة قام بها عليها Loria Roger وبعدها انقطعت المعاملات بين الطرفين[47].

وينقل Vonderheyden عن Féraud، من كتاب تاريخ بجاية أسطورة مفادها أن السلطان الحمادي الناصر، مؤسس بجاية، تنازل عن العرش لصالح ولده المنصور ثم اختفى ليلا، وذلك لان الوالي، سيدي تواتي، أظهر له ذات يوم، من خلال ثقب برنوسه، أثناء جولة في قارب، مدينة بجاية، وهي ممزقة مخربة، (تجسيد مسبق لسقوطها القادم) ؛ واستمر البحث عنه مدة أربع سنوات، وفي النهاية عَثر قاربُ صيد، صدفة، ذات يوم بجزيرة جريبيه (جزيرة البنادقة) على زاهد عارٍ تقريبا، نحيلِ الجسم، هو السلطان نفسه، وكان قد عاش تلك المدة كلها في تلك الجزيرة على السمك، إذ كان كلما غطس يدَه في البحر تعلقت سمكه بكل أصبع من أصابعه، واستمرت إقامته هناك إلى أن توفي[48].

وقد يتساءل المرء عن الأسباب التي جعلت Vonderheyden يكلف نفسه رواية هذه الأسطورة في بحث من المفروض أن يكون علميا ؟

والإجابة عن مثل هذا التساؤل بسيطة للغاية، إنّ الغرض من ذلك هو استنتاج فكرة تهكمية مفادها أن "بعض الشخصيات، من أصحاب الحظوة السماوية، لم يكونوا في حاجة إلى آلات صيد...

وبالنسبة لأغلبية البشر فلا يكفي غطس اليد في الماء لأخذ السمك وإنما يتطلب الأمر آلات لذلك"[47].

وجاء بكل هذا لغرض تدعيم فكرته التي لخص بها بحثه وهي أن "بساطة (Rudicité) الآلات حالت دون القيام بعمليات صيد واسعة النطاق وأن الاصطياد لم يكن يتم في عرض البحر بل كان يتم، غالبا، على الشاطئ، وخاصة في زوايا المياه الراكدة والأعماق البسيطة والبحيرات الشاطئية (باستثناء صيد التن بالمضربة (Madrague) والرماح (harpon) ؛ وأنّ الآلات الرئيسية المستعملة هي خيط ذو سنارة (ligne)، بالقصبة أو بدونها، وشبكات بسيطة (Rudimentaire)، وقد خصصت مكانة معتبرة لصيد الزروب، سواء في الأودية أو في البحيرات الشاطئية (lagunes) أو في الخلجان الصغيرة المحمية"[48].

غير أن Vonderheyden كما يلاحظ اكتفى بالتوقف، في هذه الأسطورة، عند الجانب الذي يخدم فركته وقد خفي عليه أو أهمل جانبا آخر لا يخدمها، ويتعلق الأمر بقارب الصيد الذي عثر على السلطان بجزيرة البنادقة والذي يمكن أن يقوم دليلا على ممارسة الصيد، في عرض البحر، وليس فقط في الأماكن التي عدّدها Vonderheyden والموضوع ما زال في حاجة إلى بحث، ولعل مبرر قلة المادة فيه يعود إلى كونه كان يتم بعيدا عن أعين الناس، ومن بينهم المؤرخون والجغرافيون، وقد يقتحم الأثريون هذا المجال في المستقبل ويساهمون في توضيح هذا الجانب التاريخي الحضاري المهم.

ويفيد الوزان أن سكان مدينة باديس يعتمدون في عيشهم على السردين بالدرجة الأولى وأسماك أخرى معها، وكان الصيادون يصطادونها بكثرة لدرجة أنهم كانوا يحتاجون إلى مساعدات بعض الأشخاص لإخراج شباكهم من البحر، لهذا كان فقراء الناس يتوجهون عادة، كلّ صباح إلى الشاطئ لمساعدتهم في مقابل أن يحصلوا على نصيب وافر من السمك يأخذونه ويوزعونه على كل الذين يوجدون بعين المكان[51].

ويتفق كل من الزهري وابن زنبل على أن سمك التن يصطاد عند أول خروجه ببلاد الأندلس، وفي جزيرة كريت التي تصل إليها رحلته، وفي أول يونيو يعود إلى مكانه، مرورا بمضيق جبل طارق، فيصاد عند طرف الفخ، وهو طرف جبل طارق أو جبل الفتح، ويصاد ما دخل منه في جوز (خليج) مربلة ومليلة بالشباك، وما خرج منه على طرف الفخ إلى ساحل المغرب يصاد في المكان المسمى تامسان أو منتاز، من عمل سبتة ؛ وأمّا ما شق منه على وسط المضيق، شرق جزيرة طريف، فلا يتمكن منه بل يعود من حيث أتى، ولا يغادر مكانه إلاّ في نفس الشهر من السنة الموالية[52].

أما طريقة صيده فزيادة عن استخدام الشباك التي يتحدث عنها المصدران السابقان فإن الإدريسي يشير إلى استخدام رماح لها في أسنتها أجنحة بارزة تنشب (ترشق) في الحوت ولا تخرج، وفي أطراف عصيها شرائط (حبال) طوال من القنّب، ومهارة صيادي

سبتة بالرمح لا مثيل لها[53] ؛ ويعتقد Vonderheyden أن هناك طريقة صيد تتطلب نزهة صغيرة في عرض البحر، لا بدّ وأن تكون قد عرفت، على الرغم من أن المصادر لا تتحدث عنها بصراحة : إنّها المضربة (La madrague)، وهي عبارة عن شبكة معقدة إلى حدّ ما، ومفصلية، وتنصَبُ عموديا على الشاطئ (rivage) لتوقيف مرور التنّ، وقد تكون طريقه قديمة جدًا، لأن التنّ كان يصطاد في فترة التاريخ القديم وخاصة في منطقة صقلية، أثناء رحلته نحو الشرق للتسرئة، حيث يقترب كثيرا من الشواطئ (من 700 إلى 1500م)، وقد قدّر عدد أسماك التّن المصطادة في مضربة مدينة بنزرت سنة 1846 بأربعة إلى خمسة آلاف سمكة سنويا، والآلات التي ما زال الصيادون يعملون بها، وعادات الحيل المرتبطة بها، لا يبدو أنها تغيرت منذ قرون[54].

ويلاحظ نفس المؤلف أن كلمة Madrague الفرنسية مأخوذة من almadraba الاسبانية المنبثقة عن المضربة العربية، وتعني مكان الضرب، إذ أن الأسماك، عندما تستدرج إلى ما تطوله يد الإنسان من الشاطئ تتعرض للضرب بكل قوّة الذراع (à tour de bras) بالفؤوس (haches)" وسرعان ما تغطي الشاطئ جثث دموية مثلما يحدث في معركة شنيعة[55] كما يُضرب أيضا عن بعد، مثلما ذكر الإدريسي.

ويرى .M. lombard أن الصيد كان يمارس إما بالرّمح (harpon)، كما يحدث في أيامنا بمضيق صقلية، وإمّا بالمضربة أي

مجموعة من الشباك الثابتة، توجه إليها أسراب التن وتسمى هذه الشباك (Tonnaria) حاليا في صقلية، والمضربة عبارة عن قفة، على شكل قارورات (bouteilles) ذوات أعناق (goulots) ضيقة[56].

ويتفق الزهري وابن زنبل أيضا على القول من أنه : ليس في البحر حوت أسمن ولا أطيب من التن، ولا يعرف لماذا يذهب الأول إلى القول إنه "لا يؤكل في معمور الأرض طريا إلا في الأندلس" ويضيف الثاني إلى الأندلس المغرب "قرب سبتة" مع أن المصدرين يتفقان على أنه كان يصطاد بكثرة في جزيرة إقريطش (كريت)، على سبيل المثال، وهل يعقل أن يصطاد بكثرة في مكان ما ولا يؤكل منه طريا ؟

- **صناعة تمليح الأسماك وتصبيرها**

كانت ببلاد المغرب، في فترة التاريخ القديم ورشات (fabriques) التمليح (Tarikhefai)، إذ أن رحلة سيلاكس (périple de Scylax) أشارت إلى ذلك، عند مدخل بحيرة البيبان، جنوب تونس، حيث كان على الساحل الغربي من سرت الكبرى مكان يسمى مدينة الملاحات (Maqom Malchat)❖، كما كانت هناك ملاحات في المنستير (Monastir) وفي رأس قبودية (capoudia) بقابس ولبدة، وكانت قرطاجة تستقبل أسماك مملوحة، قادمة من قادس (cadix) في أوعية (vases)[57].

وقد استمرت هذه الصناعة قائمة في جهات مغربية كثيرة : إذ يتفق أبو عبيد البكري مع صاحب كتاب الاستبصار في حديثهما

عن تصبير أو تمليح كل أنواع الأسماك التي كانت تصطاد حسب رأي الأول من بحيرة تونس، وهي أثنا عشر نوعا، يظهر كل نوع منها في شهر معين من الأشهر الأعجمية (ميلادية) ثم يختفي ليظهر في السنة الموالية، مع ملاحظته أن السمك المصنع يبقى سنوات صحيح الجرم، أي لا يتغير لونه ولا طعمه[58] مما يدل، بدون شك، على إتقان تلك العملية وهو يقوم دليلا، بطبيعة الحال، على نضج التجربة.

أو أن كل نوع من تلك الأنواع كان يُصاد، حسب رأي الثاني، في بحيرة بنزرت[59]، المهم أن لحومها كانت تصبر، وتبقى، في رأيه، لذيذة الطعم، لسنوات عديدة وتصدر إلى جميع مناطق إفريقية وخاصة إلى مدينة تونس، مع ملاحظة أن غلتها كانت عظيمة[60] أي أن مردودها كان كبيرا "وكل نوع منها، إذا خرج في شهره يكون طيبا سمينا"[61]. وقد بلغ نصيب بيت المال، أي الضريبة التي تفرضها الدولة على الصيادين بتلك البحيرة، في عهد القزويني (ق7هـ /13م) اثني عشر ألف دينار سنويا[62]. كما كانت في عهد ابن ونبل (ق.10هـ /15م) حراسة خاصة تابعة لأمير تونس، تقيم قرب البحيرة، ومهمتها جمع نصيب بيت المال من عائدات صيد الأسماك[63].

ولم يكن البوري الذي يصطاد من بحيرة درنه التابعة لولاية باجة، حسب كل من البكري وصاحب كتاب الاستبصار، يوجد في مكان آخر، حيث يمكن إخراج عشرة أرطال شحم وأكثر من حوت واحد منه، إذا كان كبيرا[64]، وكان أهل تلك النواحي

يستعملون ذلك الشحم في مصابحهم[65] كما كان هذا البوري أيضا يحفظ في العسل، ويرسل إلى الخليفة الفاطمي عبيد الله المهدي في كل من القيروان والمهدية فيصله طريا، حسب البكري[66] الذي لم يتحدث، كما لم يتحدث غيره من أصحاب المصادر العربية، عن حالات أخرى لحفظ الحوت في العسل، عكس ما ذهب إليه عز الدين احمد موسى من أن السمك كان "يحمل.. إلى المناطق الداخلية طريا، محفوظا في العسل أو مجففا"[67] مع العلم أن تكلفة الحفظ في العسل، لا شك، وأنها كبيرة جدا لدرجة يصعب على المستهلكين تحملها.

ولا تتحدث المصادر أيضا عن تمليح الأسماك أو تصبيرها ببجاية، في هذه الفترة، ولكن ما نقله Vonderheyden عن Maslatrie[68] من أن الأسماك المملوحة كانت، حوالي 1350م، ترسل، من سواحل بلاد البربر (بجاية)، إلى أوربا، يوحي بأن هذه الصناعة كانت موجودة قبل ذلك هناك، وقد كان منتوج السّرة البربرية(La Sorra de Barbarie) يحظى بتقدير خاص من الأربيين، وهو عبارة عن بيض التن المملوح وأمعائه ؛ وهناك احتمال كبير أن يكون كافيار بيض البوري (caviar d'œufs de mulet) معروفا ببجاية آنذاك، فهذه المادة (substance) تسمى Boutargue وهي كلمة مأخوذة من كلمة بطارخ العربية، ويسمى أيضا poutargue[69] وتطلق كذلك على مبيض (Ovaire) التن[70].

ومع أن عملية الصيد كانت مزدهرة في كثير من الأماكن الواقعة غرب بجاية إلا انه ليس هناك ما يشير إلى وجود صناعة التصبير أو التمليح بها، رغم أن سكان مدينة تادلس (دلس)، بصفة خاصة، كانوا كلهم، كما رأينا، يصطادون حوتا كثيرا بالشباك، عادة، حتى أنه لا يكن يباع أو يُشتري، لكثرته، فيعطي مجانا لمن يرغب فيه[71] وعلى العكس من ذلك فإنّ مدينة باديس (Bédis) التي يعيش سكانها، حسب نفس المصدر، على السّردين، إضافة إلى أسماك أخرى، كانوا يملحونها ويبعثون بها إلى الجبال[72].

وكان يسكن مدينة ترغة، الواقعة على خمسين ميلا، شرق مضيق جبل طارق، صيادون تعودوا على تمليح السمك المصطاد وبيعه لتجار الجبال ليحمل برّا إلى مسافة عشرين ومائة ميل (200 كلم) تقريبا إلى أنّ حال تلك المدينة أخذ يتدهور منذ أن احتلها البرتغاليون سنة 1502م[73].

ومما أفادنا به القزويني أن يهود سبتة، كانوا يقددون سمك موسى (La Sole) ويحملونه إلى الأماكن البعيدة للهدايا[74]، كما كان سمك التّن ييبس (يجفف) ليدخر، ويصدر إلى سائر بلاد المغرب[75] وإلى سائر البلاد بأوفر ثمن في زمن العنب والتين[76].

ويصطاد بوادي سبو، حسب صاحب كتاب الاستبصار، سمك الشابل (L'alose) الذي يصعد إلى منبعه بجبل وارتين أو يقترب منه[77] وهذا الوادي هو نفسه وادي المعمورة، حسب ابن سعيد المغربي

الذي يقول إنه يتواجد، عند اختلاط الماء المالح بالحلو، أي عند مصبه، مضيفا أنه يصدر إلى جميع الأقطار[78].

وكان صيد المرجان مصدرا معتبرا للثروة، في بعض نقاط السواحل الجنوبية من الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، إذ كان يستعمل كحليّ للسيدات منذ العهد الروماني، أيام بُلِينْيُوس، كما استخدمه صيّاغو العصر الوسيط استخداما واسعا، وكانت ترسل منه كميات كبيرة لبلاد المشرق كي تصنع به السبحات، على سبيل المثال[79].

ويفيد ابن خرداذبه (نهاية القرن التاسع ميلادي) أنه كان يصدّر "من عمق بحر الروم، المجاور لبلد الافرنج، السبد (Le sebed)، وهو الجوهر المعروف عادة باسم المرجان"[80] ويذكر المقدسي أنّ المرجان كان يُجلى، بعد استخراجه، بأسواق، في ورشات خاصة ثم يباع جزافا(جملة) وبرخص[81].

وكانت لبعض التجار، من مختلف الأقطار، أموال عند سماسرة متخصصين في شراء المرجان، وبيعه[82] كما كان البعض الآخر يستأجرون أهل نواحي القالة على استخراج المرجان أي صيده[83].

وكان يصدر إلى جميع بقاع العالم، المعروفة آنذاك، وهو أنفق (أغلى) شيء في الهند والصين[84] والمرجان الذي كان مطلوبا أكثر هو الأحمر لكن الأسود والأبيض يصنّعان أيضا[85]. ويشير الإدريسي إلى وجود سوق (ورشات) بسبتة لتفصيل المرجان وحكه وصنعه خرزا

(Joyaux) وثقبه وتنظيمه، ثم يُسافَر به إلى مختلف الجهات، وبالأخص غانة وجميع بلاد السودان، حيث كان يستعمل بكثرة[86].

وكان لسلطان المغرب، حسب ابن حوقل، " أمناء" يراقبون حصيلة ما يستخرج من المرجان، وناظرٌ كان من بين مهامه "ما يلزم مما يخرج من هذا المعدن"[87] ؛ ويقدر البكري جباية مرسى الخرز بعشرة آلاف دينار[88] غير أن القزويني، فيما بعد، ذكر أن ليس للسلطان فيه حصة[89].

فصيد الأسماك إذا كان ممارسا في أماكن كثيرة من سواحل بلاد المغرب المتوسطية، وكانت صناعة التمليح والتجفيف قائمة في جهات كثيرة من هذه المنطقة منذ العهد الفينيقي مما ساعد على تصدير عدة أنواع من الأسماك إلى المناطق الداخلية وحتى إلى خارج حدودها، وبالأخص المرجان، بعد تصنيعه، ويمكن القول، أخيرا، أن المعلومات التي زوّدتنا بها المصادر العربية، رغم قلتها، استطاعت أن تقدم دليلا كافيا على ازدهار حرفة الصيد، بين سكان السواحل المغربية من عرب وبربر، في العصر الوسيط، عكس ما ذهب إليه بعض الباحثين الأوروبيين، وعلى رأسهم Venderheyden.

الهوامش :

(1)- La pêche sur les cotes barbaresque au M. Âge, P.3

(2)- Id

(3)- op. cit.,pp.3-4

(4)- Vonderheyden, Op. cit.p.4

(5)- Ibid, pp.4-5

(6)- L'Afrique Blanche, T.1, l'Afrique du Nord, Presses Universitaires de France, Paris 1964,P.459

(7)- Histoire économique du Maghreb, Handbuch der orintalistik, Erst.PP.210-211

(8)- la pêche et la vie martine au néolithique en Afrique du nord, Bulletin d'Archéologie marocaine, T.III, 1958-1959, P.15

(9)- Sowille G., op. cit., P.15.

(10)- Ibid, p.17

(11)- Id,note5.

(12)- doumenge M. F. : Problème de la pêche en Méditerranée occidentale, Bulletin de l'association de géographes Français, n°=276-277,Juin- Juillet1958,P.7

(13)- Ibid, pp. 7-8.

(14)- op.cit, p.8

(15)- Ibid., p.6

(16)- op. cit.,pp.19-20

(17)- Ibid,p.20,note1

(18)- Léon L'African J. : Description de l'Afrique, Traduit de l'Italien par A. Épaulard et annoté par A. Epaulard et autres, nelle éd. paris 1980,T.2, pp.399-400.

(19) – صورة الأرض، ط، بريل 1967 ، ص 71.

(20)- Vonderheyden : op.cit.,p.22

(21)- op.cit., pp.22

(22)- Description de l'Afrique , T.2, p.394

(23) – المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق للادريسي، حققه ونقله إلى الفرنسية، محمد حاج صادق، الجزائر 1983 ، ص142 : الترجمة الفرنسية، 130.

(24) – أنظر البكري : المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب وهو جزء من كتاب المسالك والممالك، ط بغداد ، ص 84.

(25) – أنظر ابن حوقل : المصدر السابق، ص 73 ؛ الوزان op.cit., T.2, p.391

(26) – أنظر المالكي : رياض النفوس في طبقات علماء القيروان وزهادهم وعبادهم ونساكهم وسير من أخبارهم وفضلائهم وأوصافهم، نشره حسين مؤنس، القاهرة 1951، ج.1، ص 422 فما بعدها.

(27) – مؤلف مجهول : كتاب الاستبصار في عجائب الامصار، نشر النص العربي Afred de Kreme، ط، فيينة 1852، ص 16

(28) - أنظر Borre A. : la pêche sur les côtes septentrionales de la Tunisie, presses universitaires de France, Paris 1956,p.24

(29) – أنظر : L'Afrique septentrionale au XIIe siècle de notre ère, description extraite du Kitab- el- istibçarn traduite par E. Fagnan, canstantine 1900, p.27, note1.

(30)- البكري : المغرب، الترجمة الفرنسية Macguckin de Slane : Description de l'Afrique seppentrionale par Abou-Obeid el-Bekri, Pari1965, P.123.

(31)- op.cit., p.24.

(32) – كتاب الجغرافيا، تحقيق اسماعيل العربي، الجزائر 1982.

(❖) – كتبت النقارة في ط Kremer والنقارة في مخطوط "A" (E.Fagnan : op.cit.p.27, note1) ؛ وكتبت النقارة في نص الزهري (Id) مما يرجح الكفة لصالح استعمال كلمة النقارة.

(❖❖) – كتبت هذه الكلمة في نص Kremer خرش، وكتبت جرش في مخطوط"A" غير ان Fagnanيرى أنه بالامكان التفكير في كلمة خرص وتعني عصا (Baton) أو ساقا(tige) (op. cit.,p.27, note2)

(33) – مؤلف مجهول، ص16، الترجمة الفرنسية (E. Fagnan : op. cit.,p. 27)

(34)- op. cit., p.24

(35)- extraits relatifs au Maghreb, trad, de larabe et annotés par E. Fagnan, Alger 1924, texte arabe, p.55

(36)- op. cit.,p.22.

(37)- op.cit., pp. 22-23.

(38)- Ibid., p.24

(39)- Ibid, pp.24- 25

(40)- A. Borrel : op.cit.,p.27

(79) - أنظر Vonderheyden : op. cit., p. 29

(80) - نقل النص من Journal asiatique, 1865, T.1, p.464 (انظر : Vonderheyden :
op. cit., p.27)

(81)- Al – Muqaddasi : op. cit., texte le arabe, p 48 et 51, trad. P. 49 et 51.

(82) – صورة الأرض، ص 75.

(83)- القزويني : آثار البلاد، ص 261.

(84) – مؤلف مجهول : المصدر السابق، ص 16- 17 : الترجمة الفرنسية
E. Fagnan : op. cit., pp 28-29

(85)- Vonderheyden : op. cit., p. 32

(86) – المغرب العربي : 183 : الترجمة الفرنسية لمحمد حاج صادق، ص 165 :
انظر Vonderheyden : op. cit., p. 31 حسب Mauny، فقد كان يصدر خاما إلى
بلاد السودان أيضا (Tableau géographique de l'ouest africain au Moyen –Age
d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie, mémoires de l'institut français
de l'Afrique, N°=6, Dakkar 1961, p. 371)

(87) – صورة الأرض، ص 75.

(88) – المغرب، ص 55.

(89) – آثار البلاد، ص 261.

التبادل التجاري بين الموانئ الجزائرية والأندلس في القرنين الخامس والسادس للهجرة

أ. د. عبد الواحد ذنون طه
عميد كلية التربية/جامعة الموصل

التجارة بين سواحل شمال أفريقيا وشبه الجزيرة الآيبيرية تعود إلى عهود ساحقة سبقت انتشار الإسلام في هاتين المنطقتين من العالم. فالموانئ المنتشرة على سواحل الشمال الإفريقي، كانت في الوجود ومنذ قرون كمنافذ للتجارة الصحراوية على البحر المتوسط.[1] وتتوفر في مواردنا التاريخية والجغرافية الخاصة بالعصور الوسطى معلومات وفيرة عن حركة التجارة في هذه الموانئ، وارتباطها بالتجارة الداخلية. ولعل من أهم الموارد الأساسية التي يمكن الاعتماد عليها في إعطاء صورة عن التبادل التجاري بين الموانئ الجزائرية والأندلس في القرنين الخامس والسادس للهجرة، هي الموارد المعاصرة، التي سجّلت حركة هذا النشاط. ويأتي في مقدمتها، كتاب : **المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب**، لأبي عبيد عبد الله بن عبد العزيز البكري، [2] الذي صنّفه سنة 460هـ/1067-

---

1 Basil Davidson, **Africa in History**, **London, 1968**, p.47.

2 وهو جزء من **كتاب المسالك والممالك**، نشر البارون دي سلان، الجزائر، 1857.

1068. وهو يعتمد مصادر متقدمة، مثل محمد بن يوسف الوراق، وغيره من المؤرخين والجغرافيين المتقدمين.[1] ولكنه يقدم الكثير من المعلومات المستقاة من الأوراق الرسمية الموجودة في دواوين قرطبة.[2] ويأتي محمد بن محمد بن عبد الله الإدريسي (توفي سنة 562هـ/1166م) بالمرتبة الثانية في كتابه : **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**، [3] الذي يشير إلى التغيّرات التي جدّت في الحياة الاقتصادية، لاسيما طرق التجارة، نتيجة للغزو الهلالي، والاحتلال النورماني، لبعض السواحل من شمال أفريقيا، وكذلك لقيام دولة المرابطين. ويأتي بالمرتبة الثالثة، المؤلف المجهول من القرن السادس الهجري، في كتابه : **الاستبصار في عجائب الأمصار**، [4] الذي صنّفه سنة 587هـ/1191م. ويبدو أن هذا المؤلف المجهول قد عمل في دواوين دولة الموحدين، وهو على الأغلب يُعيد معلومات البكري، لكنه كان حريصاً على ذكر ما أُستُحْدِث في الزراعة والصناعة، والطرق التجارية أيام الموحدين.[5] ويمكن استخلاص معلومات أخرى عن

---

1 ينظر : عبد الواحد ذنون طه، "نصوص مغربية من تاريخ محمد بن يوسف الوراق"، **مجلة البحث العلمي**، العدد 38، السنة 23، الرباط، 1988 : 82

2 ينظر : سعد زغلول عبد الحميد، **تاريخ المغرب العربي**، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1979، 30، 52.

3 لقد تم اعتماد النشرة الموسومة بـ : **المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق**، حققها ونقلها إلى الفرنسية، محمد حاج صادق، باريس، 1983.

4 نشر بتحقيق، سعد زغلول عبد الحميد، ط2، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، 1986.

5 يقارن : عزالدين أحمد موسى، **النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري**، بيروت، دار الشروق، 1983 : 25-26.

بعض المعاجم الجغرافية، مثل : **معجم البلدان**، لياقوت الحموي (توفي 628هـ/1230م). **والروض المعطار**، لمحمد بن عبد المنعم الحميري، (توفي القرن الثامن للهجرة/ الرابع عشر الميلادي). ومن بعض الكتب الموسوعية. مثل : **كتاب نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب**، للمقري التلمساني (توفي 1040هـ/1631م). وعدد آخر من المصادر والمراجع التي سنشير إليها في البحث.

كانت الموانئ الجزائرية تقع فيما يُعرف بالمغرب الأوسط، الذي كان بدوره جزءاً من المغرب الكبير بأقسامه الثلاثة : الأدنى والأوسط، والأقصى. ومن أجل فهم أوضاع التجارة الخارجية في هذا الجزء الحيوي من شمال أفريقيا، لابد من نبذة موجزة، أو تمهيد عن الوضع السياسي لمنطقة المغرب الأوسط في أثناء القرنين الخامس والسادس للهجرة. لقد حكم هذه المنطقة خلال حقبة الدراسة، مجموعة من القوى السياسية، والدول التي يأتي في مقدمتها دولة بني حمّاد، التي أُعلنت رسميا عام 408هـ/1017م بقيادة مؤسسها حمّاد بن بلكين (398-419هـ/1007-1028م).[1] وقد امتدت هذه الدولة غربا إلى فاس، وشرقاً إلى تونس، وكانت عاصمتها الأولى (أشير)، ثم قلعة بني حمّاد. وكانت البلاد مزدهرة في ظلها، فنشطت الفلاحة، وازدهرت الأسواق التجارية [2]. وعندما انتقلت العاصمة من القلعة إلى

---

1 ينظر : عبد الحليم عويس، **دولة بني حمّاد**، بيروت، دار الشروق، 1980 : 47.

2 عبد الله شريط ومبارك الميلي، **مختصر تاريخ الجزائر السياسي والثقافي والاجتماعي**، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985 : 91.

بجاية. أصبحت الأخيرة أهم مدينة في الشمال الإفريقي. ويرجع ذلك إلى موقعها المتميز على البحر. وإلى العلاقات التجارية التي كانت تربطها مع الموانئ البحرية الشمالية على البحر المتوسط، لاسيما الأوربية والأندلسية.[1]

ولكن هذا الازدهار سرعان ما تقلص، بسبب ضعف هذه الدولة وعجزها عن مقاومة تيار الحركة المرابطية، التي استولت على منابع الذهب في غانا. فحُرمت المدن الحمّادية من أهم مواردها وحياتها الاقتصادية. كذلك كان للدور الذي لعبته حملات القراصنة النصارى أثر في تدهور موانئ مهمة، مثل عنابة، وجيجل، والقل، وشرشال، وتنس، التي تأثرت كثيراً من الحملات الصليبية.[2]

وقد استطاعت دولة المرابطين، أن تمد نفوذها من مراكش إلى أنحاء من المغرب الأوسط. فاستولى يوسف بن تاشفين على تلمسان، وكذلك على وهران، وتنس، وبلغ مدينة الجزائر[3] ولقد ساعدت بعض العوامل على ازدهار التجارة الخارجية، لاسيما نمو البحرية المرابطية في عهد علي بن يوسف بن تاشفين، وسيطرتها على

---

1 **المرجع السابق** : 93.

2 **المرجع نفسه** : 94.

3 ينظر : أبو العباس أحمد بن محمد المراكشي، **كتاب البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب**، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار الثقافة، 1967 : 29/4 ؛ مجهول من القرن الثامن، **كتاب الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية**، تحقيق، سهيل زكار وعبد القادر زمامة، الدار البيضاء، دار الرشاد الحديثة، 1979 : 28 ؛ عبد الرحمن بن محمد بن خلدون، **العبر وديوان المبتدأ الخبر**، بيروت، مؤسسة جمال للطباعة (د ت) : 186/6

موانئ شرق الأندلس، وجزر البليار. وقد استطاع المرابطون أن يُحكموا سيطرتهم على الحوض الغربي للبحر المتوسط، الأمر الذي هيأ لهم حماية الطرق البحرية، وشمل ذلك موانئ المغرب الأوسط والأقصى والأندلس، مما أدى إلى تشجيع الرواج التجاري، وزيادة السلع المعروضة في الأسواق.[1] وأخذت الموانئ الجزائرية، شأنها في ذلك شأن بقية موانئ المغرب العربي، تكيّف وضعها مع هذه النهضة الاقتصادية لتتخذ معظمها سمات العواصم التجارية الكبرى.[2]

ولكن هذا الانتعاش لم يستمر، فقد انتهت دولة المرابطين في الجزائر، بعد أن عمَرت بها نحو خمس وستين عاماً.[3] وذلك بعد صراع وحرب أهلية بين المرابطين والموحدين. وقد استولى عبد المؤمن بن علي (524-558هـ/1130-1163م) على كامل المغرب الأوسط،[4] وكذلك على تونس. وهكذا حقق الموحدون الوحدة السياسية بين أقطار المغرب العربي كله، بعد أن كانت الوحدة بين أجزائه تكتسي بالطابع الاقتصادي والثقافي فقط. ولذلك يُجمع المؤرخون على اعتبار هذه الحقبة من حياة الشمال الإفريقي، على أنها هي الحقبة الذهبية.

---

1 حسن أحمد محمود، **قيام دولة المرابطين**، القاهرة، 1957 : 401.

2 سلامة محمد سليمان الهرفي، **دولة المرابطين في عهد علي بن يوسف بن تاشفين/ دراسة سياسية حضارية**، بيروت، دار الندوة الجديدة، 1985 : 287.

3 شريط والميلي، **المرجع السابق** : 100.

4 **الحلل الموشية** : 135 ؛ ابن خلدون، **المصدر السابق** : 6/230-231.

ولكن تعامل الموحدين بعقلية القاهر المنتصر، حال دون إيجاد قاعدة معنوية متينة لهذه الوحدة السياسية. لهذا ما لبثت بوادر السخط أن ظهرت.[1] فلم تنقطع الاضطرابات، ولم يخلد الشعب إلى السكينة، وهبّت الثورات على الخليفة عبد المؤمن بن علي من كل مكان، ولم تنتهي إلا في سنة 549هـ/1154م. أي أن المنطقة عاشت في حياة مضطربة نحو ثلاث وثلاثين عاماً، ابتداءً من قيام الدعوة الموحدية عام 516هـ/1122م، لم ينعم في أثنائها الشعب بالأمن والرخاء.[2]

ثم بدأت حياة الشعب في المغرب العربي تستقر نسبياً، واستتب أمنه، وأخذت الحياة الاقتصادية تنتعش، وأحوال الناس المعاشية تتحسن تحسناً مطرداً. وقد نهض الخليفة عبد المؤمن بن علي بالتجارة في الداخل والخارج.ولم يضع الضرائب على التجارة الداخلية. أما التجارة الخارجية، فقد نشّطها، ووضع لها أنظمة، وعقد من أجلها المعاهدات مع المدن الأجنبية.[3] ويشير أحد المؤرخين المحدثين (هنري تيراس)، إلى أن الخليفة عبد المؤمن هو الذي وضع أساس الأنظمة الاقتصادية التي سببت رخاء المغرب العربي في عهده وعهد خلفائه، فيقول، وكما ينقل عنه عبد السلام علي علاّم، [4] **"ولم تكد تمر ثلاثون سنة على اعتلاء عبد المؤمن أريكة الملك حتى**

---

1 شريط والميلي، **المرجع السابق** : 103.

2 أبو العباس أحمد بن خالد الناصري السلاوي، **الإستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى**، الدار البيضاء، 1954 : 2/99.

3 عبد السلام علي علاّم، **الدولة الموحدية في عهد عبد المؤمن بن علي**، مصر، دار المعارف، 1968 : 255.

4 **المرجع نفسه** : 256 ؛ وينظر :

Henri Terrasse, **Histoire du Maroc**, Casablanca, 1949 : 380

كانت منجزاته تثير الإعجاب، فبفضل هذه المنجزات بلغت بلاد المغرب مبلغاً من الازدهار لم تصل إليه من قبل".

ولكن الوحدة السياسية للمغرب العربي ما لبثت أن تفككت بفعل الثورات والاضطرابات على سلطة الموحدين. منها على سبيل المثال : الثورة التي قادها ابن غانيّة المرابطي، الذي كان والياً على جزر البليار، فهجم على بجاية في المغرب الأوسط، واستولى عليها من دون مقاومة تذكر في عام 581هـ/1185م.[1] كما ثارت قبيلة زناتة في عهد الخليفة يوسف المستنصر بالله (611-620هـ/1214-1224م)، وأخرجت المغرب الأوسط من سلطة الدولة الموحدية. كذلك أعلن أمير تلمسان يغمراسن بن زيّان استقلاله وأسس دولة بني عبد الواد سنة 630هـ/1232م.[2] كما قطع الوالي الحفصي على إفريقية، أبو زكريا يحيى الأول، علاقته مع الخليفة الموحدي، وجعل من تونس عاصمة للدولة الحفصية الجديدة، في حدود سنة 628هـ/1230م، ثم زحف واستولى على قسنطينة، وبجايّة.[3]

---

1 ابو العباس احمد بن محمد بن عذاري المراكشي، **البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب / قسم الموحدين**، تحقيق، محمد إبراهيم الكتّاني ورفاقه. بيروت، دار الغرب الإسلامي، الدار البيضاء، دار الثقافة، 1985 : 176 ؛ وينظر : ابن خلدون، **المصدر السابق** : 244/6.

2 ابن عذاري، **البيان المغرب/ قسم الموحدين** : 361-362 ؛ محمد بن عبد الله التنسي، **تاريخ بني زيّان ملوك تلمسان مقتطف من نظم الدرر والعقيان في بيان شرف بني زيّان**، تحقيق، محمود بو عيّاد، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب والمكتبة الوطنية الجزائرية، 1958 : 111-112.

3 ابن خلدون، **المصدر السابق** : 6/ 253، 286-287. ؛ وينظر : روبار برنشفيك، **تاريخ إفريقية في العهد الحفصي**، نقله إلى العربية : حمادي الساحلي، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1988 : 51/1.

وعلى الرغم من كل التقلبات السياسية في عهد الموحدين، فإن التجارة والصناعة ازدهرتا في عهدهم. ومما أعان على هذا الازدهار ما عمد إليه الموحدون من إصلاح نظام العملة. وقد إتسع نطاق المبادلات التجارية في عهدهم على مستوى الإطار المغربي ـ الأندلسي، فضلاً عن مجموع العلاقات بين المغرب العربي من جهة، وبين البلدان الأوربية الواقعة على البحر المتوسط من جهة أخرى، وكذلك مع بلدان المشرق.

ولقد بلغت الأهمية التجارية درجة عالية في المغرب الأوسط، حتى أن الدول التجارية كانت تحتفظ بقناصل أجانب لحفظ حقوق رعايا دولهم. وكانت أهم مراسي الجزائر التجارية حينذاك هي : هُنيْن، التي تعد مرسى تلمسان وطريقها إلى الأندلس، ويليها شرقاً المرسى الكبير، وهران، مستغانم، تنس، شرشال، الجزائر، مرسى الدجاج، بجّاية، جيجل، القل، استورة قرب سكيكدة، وبونة[1].

إن استخدام الشواطئ المتوسطية، سواء في المغرب أو الأندلس، في القرنين الخامس والسادس للهجرة وما قبلهما ساعد على تطوير موانئ تلك السواحل باتخاذ الخلجان، والجبال، والجزر، وأودية الأنهار، ستاراً من الرياح، أو اتخاذ مرسيين، واحد للسفن الكبيرة، والآخر للسفن الصغيرة،[2] أو حفر المواني.[3] فضلاً عن

---

1 يقارن : شريك والميلي، **المرجع السابق** : 111.

2 الإدريسي، **المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق** : 105 ؛ **الاستبصار** : 134.

3 البكري، **المغرب** : 59.

ذلك فإن الملاحة في البحر المتوسط كانت ميسرة، لأن حركة الرياح الشرقية والغربية تساعد السفن على الإبحار، على عكس الوضع في المحيط الأطلسي، فإن السفن لا تتحرك إلا مع الرياح الغربية في موسم العواصف والأمطار.[1]

ولقد ساعد ازدهار السهول في المغرب الأوسط، وبقية أجزاء المغرب العربي، وظهور المدن التجارية في ساحلها في العصرين المرابطي والموحدي، على تبدل الطرق البحرية، وشمولها لأجزاء كبيرة من شمال وشمال غرب أفريقيا. فقد اتصلت سواحل هذه البلاد في العصر الموحدي بطريق بحري من نول لمطة،[2] إلى طرابلس، وهو طريق مماثل للطريق البري الساحلي. وكانت موانئ المغربين الأوسط والأقصى تتصل بموانئ الأندلس بمتابعة السفن لهذا الطريق، أو ربما مباشرة من مرسى شمال إفريقي إلى ما يقابله من المراسي الأندلسية، كما سنوضح ذلك في الفقرات الآتية.

لقد كانت المراسي العديدة تنتشر على ساحل المغرب الأوسط، وفي الحقيقة على طول الساحل للشمال الإفريقي، والتي ما هي إلا مراكز تجارية بين شمال إفريقيا وبقية حوض البحر المتوسط.

---

1 ينظر : **المصدر نفسه** : 109، 113، 145.

2 نول لمطة من بلاد السوس الأقصى بالمغرب، على نهر كبير يصب في المحيط الأطلسي، كانت منطلقاً لإبحار السفن في المحيط. سمي بهذا الاسم لكثرة حيوان اللمط في المناطق المحيطة به. ينظر : البكري، **المغرب** : 161 ؛ أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد المغربي، **كتاب الجغرافيا**، تحقيق، إسماعيل العربي، بيروت، المكتب التجاري، 1970 : 111.

ولقد كانت الاتصالات قوية مع الأندلس على وجه الخصوص في العصور المختلفة. وهناك العديد من الأدلة على أن هذه الموانئ كانت دائماً مكتظة بالسفن والتجار القادمين من الأندلس[1].

وهذه الحقائق دوّنها الكتّاب العرب بشكل واضح. فالبكري، على سبيل المثال، يذكر هذه المراسي، ويدوّن أسماء الموانئ التي تقابلها على شاطئ الأندلس، والمسافات التي تفصل بينهما. الأمر الذي يشير إلى قوة الحركة بين هذه الموانئ في القرن الخامس وما قبله. ولا يوجد ما يمنع استمرار هذا النشاط بعد ذلك في القرون اللاحقة. ويشير البكري إلى أن مرسى هُنَيْن، [2] كان في زمنه، " **مرسى جيد مقصود** "، [3] لكن هذا المرسى استمر في كونه ميناءً للربط مع الأندلس، لاسيما للسفن القادمة من المرية Almeria ، حتى القرن الثامن للهجرة/ الرابع عشر الميلادي[4].

---

1 ينظر : البكري، **المغرب** : 61، 65، 66، 70، 86.

2 مدينة صغيرة يفصلها عن تلمسان، كما يقول الإدريسي، نحو أربعين ميلاً : ينظر : **المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق** : 190 ؛ وأشار الحسن الوزان إلى أن المسافة بين هنين وتلمسان هي أربعة عشر ميلاً، والأصح أنها نحو أربعة وثلاثين ميلاً. ينظر : الحسن بن محمد الوزان الفاسي، **وصف إفريقيا**، ترجمه عن الفرنسية، محمد حجي ومحمد الأخضر، ط2، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1983 : 15/2.

3 **المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب** : 80.

4 ينظر : خالد بن عيسى البلوي، **تاج المفرق في تحلية علماء المشرق**، تحقيق، الحسن السائح، طبع بإشراف اللجنة المشتركة لنشر التراث الإسلامي بين حكومتي المملكة المغربية ودولة الإمارات العربية المتحدة (د.ت) : 148/2 ؛ وينظر أيضاً : أحمد بن يحيى بن فضل الله العمري، **مسالك الأبصار في ممالك الأمصار**، تحقيق، مصطفى أبو ضيف أحمد، الدار البيضاء، مطبعة الجديدة، 1988 : 135.

وإذا اتجهنا نحو الشرق، يقابلنا المرسى الكبير، الذي يبعد نحو ميلين عن وهران، وبه ترسو المراكب الكبار، والسفن السفرية، ومراكب أهل الأندلس تختلف إليه.[1] أما ميناء جبل وهران، فهو مرسى كبير، يقابله من بر الأندلس مرسى أشكوبرش (Escombreas)، وهو المرسى القديم الذي نزله البحريون قبل نزولهم في بجّانة (Pechina)،[2] وبينهما مجريان ونصف. ولوهران مرسى كبير للسفن يحمي من الرياح، لأنه في جون جبل مرتفع مطل على وهران.[3] ويبدو أن اهتمام الأندلسيين بمنطقة وهران تعود إلى حقب أقدم. فقد بنى هؤلاء البحريون هذه المدينة بقيادة محمد بن أبي عون ومحمد بن عبدون. وكانوا ينتجعون مرسى وهران ويتعاملون مع أهله من بربر قبيلة نفزة، وبني مُسقن من وزداجة.[4] وقد استمر هذا المرسى بتجارته وأسواقه في القرن السادس للهجرة، حيث أشار الإدريسي إلى ذلك، وإلى علاقته التجارية مع ميناء المرية، وساحل بر

---

1 الإدريسي، **المصدر السابق** : 105-106.

2 البكري، **المصدر السابق** : 81 ؛ وينظر : **محمد بن عبد المنعم الحميري، صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعطار في خبر الأقطار**، نشره وترجمه إلى الفرنسية، ليفي بروفنسال، القاهرة-ليدن، 1938 : 37 ؛ **السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي، تاريخ البحرية في المغرب والأندلس**، بيروت، دار النهضة العربية، 1969 : 150، 167.

3 محمد بن عبد المنعم الحميري، **الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار صادر، 1970 : 612.

4 البكري، **المصدر السابق** : 70، 81 : كاتب مراكشي مجهول من القرن السادس الهجري، **كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار**، تحقيق، سعد زغلول عبد الحميد، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، 1986 : 133-134.

الأندلس، فقد كانت أكثر ميرة ساحل الأندلس تأتي من هذا الميناء الحيوي.[1] ومن المحتمل أن أهميته قد تناقصت بعد ذلك، الأمر الذي دفع ياقوت الحموي إلى القول، أن أكثر أهل مدينة وهران في زمنه تجار لا يعدو نفعهم أنفسهم.[2]

وتقع بين ميناءي وهران وتنس، مراسي عديدة كان لها دور في التجارة، وقد أشار البكري إلى ما يقابلها من مراسي الأندلس، ومنها : مرسى عين فروج، وهو مرسى شتوي مأمون، يقابله من بر الأندلس مرسى أقلة، وهو مرسى مدينة لورقة (Loraca)، وبينهما ثلاثة مجارٍ.[3] ومرسى أرشقول أو أرْشجُول، وهو أيضاً ضمن سواحل تلمسان، بينه وبينها سهل اسمه (زيدور) بطول خمس وعشرين ميلاً.[4] وأرشقول تقع على نهر تافني، ومنه تدخل " **السفن اللطاف إليها** "، وكانت تتمتع بحركة تجارية، ويقطنها التجار.[5] وأخيراً مرسى مستغانم، الذي يقع بالقرب من مصب نهر شلف.[6]

---

1 **المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق** : 105.

2 ينظر : شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي، **معجم البلدان**، بيروت، دار صادر، 1977 : 5/385.

3 البكري، **المصدر السابق** : 80

4 أشار الحسن الوزان، أنها تبعد نحو أربعة عشر ميلاً عن تلمسان، والأصح هو أربعة وثلاثون ميلا. ينظر : **وصف إفريقيا** : 2/16.

5 البكري، **المصدر السابق** : 77-78 ؛ وينظر : **الاستبصار** : 134 ؛ الحميري، **الروض المعطار** : 26-27.

6 البكري، **المصدر السابق** : 69 ؛ **وصف إفريقيا** : 2/32

أما مرسى تنس، فهو مرسى صيفي، يقابله من ساحل الأندلس مرسى شنت بول (Sant Pola) في محافظة لقت الحالية (Alicante). ولتنس علاقة وثيقة بالبحريين الأندلسيين، فهم الذين أسسوها سنة 262هـ/875م. وقد أُطلق عليها اسم تنس الحديثة، تمييزاً لها عن قلعة تنس القديمة. وسكن تنس فريقان من أهل الأندلس من أهل البيرة، وتدمير، الذين كانوا يقضون فصل الشتاء فيها في حالة سفرهم من الأندلس. ونظراً لكثرة توارد هؤلاء الأندلسيين على المنطقة ببضائعهم، فقد طلب منهم السكان المحليين من الأمازيغ، أن يتخذوها سوقاً، ويجعلونها سكناً، ووعدوهم بالعون، وحسن المجاورة، فأجابوهم إلى ذلك، وانتقلوا أولاً إلى القلعة وخيّموا بها. وانتقل إليهم من جاورهم من أهل الأندلس وغيرهم. وقد هاجر بعض الأندلسيين وعادوا إلى بجّانة بالأندلس، لعدم ملائمة مناخ المنطقة لهم. أما الباقون في تنس، فلم يزالوا في تزايد، وثروة، وعدد، لاسيما بعد أن جاء إليهم نحو أربعمئة بيت من سوق إبراهيم المجاورة. فتوسع أهل تنس في منازلهم، وشاركوهم في أموالهم، وتعاونوا على البنيان.[1] وهذا يدل على قوة الحركة التجارية التي كان يتمتع بها موقع تنس، وتعاون سكان المنطقة مع أهل الأندلس في استثمار الموقع، والتجارة الخارجية التي تتعامل مع "كل الآفاق في المراكب"،[2] التي تحمل الطعام إلى الأندلس، وبلاد إفريقية، وإلى المغرب لكثرة الزروع عندهم.[3]

---

1 البكري، **المصدر السابق** : 61-62 ؛ وينظر : ياقوت، **المصدر السابق** : 48/2.

2 الإدريسي، **المصدر السابق** : 104-105.

3 **الاستبصار** : 133 ؛ وينظر : الحميري، **المصدر السابق** : 138.

ويلي مرسى تنس إلى الشرق، مراسي صغيرة، منها : مرسى جزيرة وقور، الذي يقابل من بر الأندلس مرسى لقنت، ومرسى شرشال، الذي يقابل مرسى مديرة من الأندلس.[1] ولكن هذا المرسى لم يكن فعالاً لمدة ثلاثة قرون، بسبب هجر سكانه نتيجة الحروب التي قامت بين الحفصيين وبني عبد الواد.[2] ثم مرسى جنابية، الذي يقابل مرسى مدينة دانية (Denia) في الأندلس. ويلي هذا المرسى، مرسى الجزائر، التي تُعْرف بجزائر بني مِزْغِنَّي، وهو مرسى مأمون، له عين عذبة، يقصد إليه أهل السفن من إفريقية والأندلس، وغيرها.[3] يقابله من بر الأندلس مرسى بنشكلة (Peñiscola) في محافظة قسطليون (Castellon) الحالية، وبينهما ست مجارٍ.[4]

ويلي هذا المرسى، مرسى الدجاج، وهو مرسى صيفي غير مأمون، ويقابله من الأندلس جزيرة ميورقة (Mallorca). ويحيط البحر بمرسى الدجاج من ثلاث جهات، ويسكنه الأندلسيون، وقبائل كتامة،[5] الأمر الذي يشير إلى التعاون والتبادل التجاري بين هذه المنطقة من الساحل الجزائري والأندلس.فقد كانت قبيلة كتامة على

---

1 البكري، **المصدر السابق** : 66 ؛ **الاستبصار** : 132 ؛ ويقارن : الحميري، **الروض المعطار** : 340

2 الحسن الوزان، **المصدر السابق** : 34/2.

3 البكري، **المصدر السابق** : 66 ؛ **الاستبصار** : 132 ؛ ياقوت، **المصدر السابق** : 132/2.

4 البكري، **المصدر السابق** : 82.

5 **المصدر نفسه** : 65، 82.

سبيل المثال، تجلب السلع المختلفة من المناطق الداخلية لكي تصدر من هذا المرسى وغيره، لاسيما معادن الحديد والنحاس التي كانت تكثر في المنطقة الجبلية التي تعيش عليها هذه القبيلة قرب الساحل.[1]

أما مرسى بجّاية، فقد كان بالأصل مدينة أزلية قديمة أسسها الفينيقيون، ثم تخربت إلى أن جددها الناصر بن علناس الحمّادي عام 468هـ/1076م. وقد ورثت بجّاية حضارة قلعة بني حمّاد، واتسع عمرانها بعد أن أصبحت عاصمة مملكتهم.[2] وفي زمن البكري (توفي سنة 487 هـ/1094م) كانت عامرة بأهل الأندلس. وبشرقيها نهر كبير تدخله السفن محملة، إلى مرساها المأمون، وهو مشتى، لكنه خارج محاذاة شبه الجزيرة الآيبيرية.[3] ويدل وجود عدد كبير من الأندلسيين فيها على نشاط الحركة التجارية بينه وبين الأندلس، فضلاً عن أن السفن كانت تنطلق منها إلى جميع الجهات.[4]

وقد استمرت تجارة هذا الميناء في القرن السادس الهجري، حيث كانت السفن تُقلع إليه، وتنقل ما تجلبه القوافل من المناطق الداخلية من بضائع وأمتعة. وأصبح أهلها تجاراً مياسير، يتعاملون مع غيرهم من التجار القادمين من المغرب الأقصى، والصحراء،

---

1 **المصدر نفسه** : 33 ; وينظر : شمس الدين محمد بن أحمد المقدسي، **أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم**، نشر، دي غوية، ليدن، 1906 : 226.

2 ينظر : أحمد توفيق المدني، **كتاب الجزائر**، الجزائر، المطبعة العربية، 1350 هـ : 196-197.

3 ينظر : **المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب** : 82.

4 ياقوت، **المصدر السابق** : 339/1 : الحميري، **الروض المعطار** : 81.

والمشرق،[1] فضلاً عن الأندلس. وقد شجع على هذه التجارة البحرية، وجود الخشب في أوديتها، وجبالها، مما ساعد على انتشار دار صناعة الأساطيل والمراكب التجارية.[2]

وإلى الشرق من بجَاية كانت توجد مراس أقل أهمية، منها مرسى سبيبة، الذي تدخل من خلاله السفن إلى جزائر العافية، ثم مرسى جيجل، بالقرب من جبال كتامة الغنية بالنحاس.[3] ومرسى القُلّ، ومنه تسير السفن إلى مرسى أستورة، وهو مرسى مدينة تاسقدة.[4] وفي القرن السادس للهجرة، كان مرسى القُلّ عامراً، وعليه عمارات،[5] وهو المرسى الخاص بمدينة قسنطينة،[6] حيث يبعد عنها نحو ثمانين ميلاً فقط.[7] ويرتبط مرسى سكيكدة أيضاً بمدينة بمدينة قسنطينة، وله ميناء جيد، يعد من المراسي التجارية الكبرى التي أسسها القرطاجنيون، ثم خربها الوندال، وأعاد العرب تأسيسها.[8]

---

1 الإدريسي، **المصدر السابق** : 116.
2 **المصدر نفسه** : 116.
3 البكري، **المصدر السابق** : 82 ؛ وينظر : الإدريسي، **المصدر السابق** : 124-125 ؛ **الاستبصار** : 128
4 البكري، **المصدر السابق** : 83.
5 الإدريسي، **المصدر السابق** : 125.
6 **الاستبصار** : 127.
7 ينظر : الحسن الوزان، **المصدر السابق : 54/2**، **هامش التحقيق رقم (15).**
8 **المصدر نفسه** : 54/2.

ويعد مرسى بونة (عنابة حالياً) من المراسي المهمة. وقد بنى الرومان هذه المدينة على ساحل البحر في نشز من الأرض منيع. وكانت تسمى في زمن البكري بمدينة زاوي. وبينها وبين المدينة الحديثة نحو ثلاثة أميال. ومدينة بونة برية بحرية، وهي مرسى منيع مأمون، ويسمى مرساها بمرسى الأزقاق. وهو من المراسي المشهورة.(1) ويسكن حولها قبائل كثيرة من بربر قبيلتي مصمودة وأوربة، وغيرهما. ولكن أكثر تجارها من الأندلسيين.(2) مما يشير يشير إلى عظم التجارة مع الأندلس.

لقد كانت هذه المراسي التي أشرنا إليها مركزاً للسلع التي تُجلب من المناطق الداخلية لكي تُصدَّر منها إلى خارج البلاد.(3) وكانت المواد المُصدَّرة تشمل الكثير من السلع المختلفة، مثال ذلك الفواكه بأنواعها، لاسيما التين والسفرجل. وكذلك الزيوت، والأصواف، والعسل، والأغنام، والمواشي، والقطن. من وادي شلف. والكتان من متيجة قرب مدينة الجزائر، ومن منطقة طبنة. والحديد والزئبق من منطقة وهران، والحنطة والشعير، وهما المادتان الرئيستان في التجارة، واللتان كان يؤتى بهما من العديد من المناطق الخصبة في البلاد.(4)

---

1 **الاستبصار** : 127.

2 البكري، **المصدر السابق** : 55، 82-83.

3 ينظر : محمد بن حوقل النصيبي، **صورة الأرض**، بيروت، 1979 : 76 -79 : البكري، **المصدر السابق** : 65، 76، 77، 78، 88، 143.

4 ابن حوقل، **المصدر السابق** : 77 -79، 85 : البكري، **المصدر السابق** : 65، 69، 70.

ويمكن القول بشكل عام أن البضائع التي كانت تستورد من الأندلس عن طريق الموانئ الجزائرية، هي المصنوعات الجلدية والفخارية، والأواني الخشبية، وأدوات الموسيقى، والمصنوعات المعدنية، لاسيما المذهبة منها، والوشي المذهب، والبسط، والورق، والزيت، والآت النحاس والحديد، والسكاكين، والأمقاص المذهبة، وغير ذلك من الآلات التي تُجهز بها العروس، والجنود.[1]

أما غالبية الصادرات فكانت، كما أسلفنا، القمح والشعير، لاسيما من سواحل تلمسان، والسهول الغربية، [2] والسكر والتمر والنيلة والشبّ والنحاس، وأكسية الصوف، وأدوات سروج الخيل، والخيول، والأغنام.[3] ومن الملاحظ، أن الطعام كان أهم ما تُصدِّره الموانئ الجزائرية إلى الأندلس، فضلاً عن بعض المواد الخام الأخرى، من معدنية وغير معدنية. في حين أن الأندلس كانت المصدر الرئيس، لاسيما خلال القرن السادس الهجري، لأغلب ما يُصنَّع من السلع. وعلى الرغم من أن بلاد المغرب الأوسط قد شهدت عملية

---

1 ينظر : أحمد بن محمد المقري التتلمساني، **نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب**، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار صادر، 1968 : 1/201-202.
2 ينظر : **الاستبصار** : 133، 134، 136، 173، 189 ؛ أبو يعقوب يوسف بن الزيات التادلي، **التشوف إلى رجال التصوّف**، تحقيق، أدولف فور، الرباط، 1958 : 169.
3 ينظر : **الاستبصار** : 179 ؛ أبو عبد الله محمد بن أبي بكر الزهري (المنسوب)، **كتاب الجغرافية**، تحقيق، محمد الحاج صادق، دمشق المعهد الفرنسي للدراسات العربية، 1958 : 113-114، 117، 118-119 ؛ ابن سعيد المغربي (وأسرته) **المغرب في حلى المغرب**، تحقيق، شوقي ضيف، ط2، القاهرة، دار المعارف، 1964 : 2/246.

تصنيع كبيرة، فقد كانت تستورد مصنوعات كثيرة من الأندلس، لأن عدد السكان فيها كان في ازدياد مستمر.[1]

وفي محاولة لاستقراء المادة المتوفرة عن بعض الموانئ الجزائرية في فترة البحث، يمكن التوصل إلى نوعية السلع التي كان يختص بها كل ميناء من هذه الموانئ، وذلك استناداً إلى طبيعة البيئة المحيطة به، والنشاط الاقتصادي الغالب على ما يحيط به من السكان. فمنطقة هُنين، على سبيل المثال، كانت تتميز بكثرة المزارع والبساتين، وكذلك وهران كانت كثيرة البساتين والثمار.[2] وبها أسواق كثيرة، وصنائع متعددة، وتجارات نافعة. ومنها أكثر ميرة ساحل الأندلس، لاسيما مع مدينة المرية،[3] التي كانت تُصدّر بدورها إلى الموانئ الجزائرية التحف المعدنية، والأسلحة، والآت الصفر، والحديد، والسكاكين والأمقاص المذهبة.[4]

ويبدو أن محصول القمح الوفير الذي كان ينتجه سهل زيدور، الذي يفصل بين مرسى أرشقول وتلمسان، وهو قمح " **مبارك مشهور بالبركة** "،[5] كان من أهم الصادرات التي تُحمَل من هذا

---

1 ينظر : موسى، **النشاط الاقتصادي** : 325.

2 **الاستبصار** : 134.

3 البكري، **المصدر السابق** : 70.

4 المقري، **المصدر السابق** : 202/1 ؛ وينظر : السيد عبد العزيز سالم، **تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة أسطول الأندلس**، بيروت، دار النهضة العربية، 1969 : 171.

5 **الاستبصار** : 134.

المرسى، بواسطة "السفن اللطاف"، وتنقل إلى الأندلس عن طريق التجار الذين كانوا يسكنون في هذا المرسى. في حين أن مراكب أهل الأندلس القادمة إلى المرسى الكبير قرب وهران، كانت تحمل ما تنتجه منطقة تلمسان، التي كانت مركزاً للإنتاج الرعوي، الذي نال دعم كل من المرابطين والموحدين. ولهذا ظلت هذه المنطقة منفذاً أساسياً لتجارة المغرب الأوسط البرية مع إفريقية، والبحرية مع البحر المتوسط. وقد امتازت هذه المنطقة ببساتينها الخصبة، وكذلك بالعسل، والسمن، والزبد، والبقر والغنم الرخيصة الثمن.[1]

كذلك كان يجاور مرسى تنس مناطق كثيرة الزروع، لاسيما الحنطة التي كانت زراعتها سائدة في المنطقة، وكذلك سائر الحبوب موجودة، فضلاً عن الفواكه، لاسيما السفرجل الطيب المعنق الذي يفوق الوصف في صفته وكبره وحسنه. وتخرج هذه الصادرات إلى الأندلس، بالإضافة إلى إفريقية والمغرب الأقصى.[2]

وتتوفر في منطقة برشك، فواكه ومزارع حنطة وشعير كثيرة، كذلك في شرشال التي تبعد عنها عشرين ميلاً. وتتميز بزراعة السفرجل الكبير الجرم، والكروم، والتين. ولأهلها مواشي وأغنام كثيرة، كذلك العسل، والحنطة والشعير، مما يزيد عن الحاجة التي تتطلب التصدير.[3]

---

1 الإدريسي، **المصدر السابق** : 105-106.

2 **المصدر نفسه** : 104-105 ؛ **الاستبصار** : 133.

3 الإدريسي، **المصدر السابق** : 112-114.

أما مرسى الجزائر فكان ميناءً عامراً أهلاً بالسكان، وبه تجارة مربحة، وأسواقها قائمة، وصناعتها نشطة، لاسيما في زمن الإدريسي في القرن السادس الهجري، ولهذه المدينة بادية كبيرة وجبال، ويقوم السكان بزراعة الحنطة والشعير، وأكثر أموالهم المواشي من البقر والغنم، ويتخذون من النحل كثيراً، لذلك كان العسل والسمن كثيراً في مناطقه، وكان يُتجهز به إلى سائر البلاد والأقطار المجاورة،[1] لاسيما الأندلس حيث ميناء بنشكلة المقابل لمرسى الجزائر.[2]

وتتميز المناطق المحيطة بمرسى الدجاج، بوجود زراعات متصلة، **"وحنطتهم مباركة وسائر الفواكه واللحوم بها كثيرة، وتباع بالثمن اليسير، والتين خاصة يُحمل منها شرائح طوبا ومنشور إلى سائر الأقطار وأقاصي المدائن والأمصار"**[3] ومرسى الدجاج يقع على خط جزيرة ميورقة التي تقابله من بر الأندلس، وكان عدد كبير الأندلسيين يسكنون في مرسى الدجاج،[4] وهذا يُرجّح قيامهم بنقل هذه المنتجات إلى بلادهم، بالتعاون مع السكان المحليين من قبائل كتامة، الذين كانوا يقومون بنقل التجارة الداخلية إلى هذا الميناء.

---

1 **المصدر نفسه** : 114.

2 البكري، **المصدر السابق** : 82.

3 الإدريسي، **المصدر السابق** : 115.

4 البكري، **المصدر السابق** : 65.

أما المواد المُصدّرة من ميناء بجاية، فكانت متعددة، وتشمل الكثير من الفقرات، لاسيما السلع المُصنّعة، لأنه كان يوجد فيها من الصناعات والصنّاع ما ليس بكثير من البلاد. هذا فضلاً عن المزارع التي تتميّز في بواديها، مثل الحنطة والشعير، والتين وغيره من الفواكه. وكان بها أيضاً من المعادن : الحديد الطيب، والزفت البالغ الجودة والقطران. وقد ساعد وجود هذه المواد على إنشاء دار لصناعة الأساطيل والمراكب والسفن التجارية، فضلاً عن وجود الخشب في أوديتها وجبالها.[1] فهي لهذا السبب كانت مهيأة لحركة تجارية واسعة النطاق مع موانئ الأندلس، وغيرها من موانئ البحر المتوسط.

وكان يُصدّر من مرسى جيجل النحاس المتوفر في جبال كُتامة القريبة، فيُحمل إلى إفريقية وغيرها،[2] كالأندلس مثلا. كذلك فإن منطقة جيجل كانت مشهورة بالألبان والسمن والعسل والزروع الكثيرة،[3] لاسيما العنب والتفاح وسائر أنواع الفواكه.[4] وكان مرسى القُلْ، الذي يبعد نحو سبعين ميلاً إلى الشرق من جيجل، عامراً في القرن السادس للهجرة، وعليه عمارات، وهو مرسى مدينة قسنطينة، حيث تنقل البضائع المنتجة في منطقة هذه المدينة، وكذلك من سطيف التي يكثر في أنحائها زراعة الجوز،

---

1 الإدريسي، **المصدر السابق** : 116.

2 البكري، **المصدر السابق** : 82.

3 الإدريسي، **المصدر السابق** : 125.

4 ينظر : أحمد بن أبي يعقوب بن وهب بن واضح اليعقوبي، **كتاب البلدان**، منشور مع : **كتاب الأعلاق النفيسة** لابن رستة، ليدن، 1892 : 351

فيُحمل ليُصدَّر من الموانئ إلى سائر الأقطار، ومنها الأندلس، لأنه كان بالغ الطيب، رخيص الثمن.[1]

وتميّز ميناء بونة بكونه مأموناً جداً، والمدينة بالذات كانت برية بحرية كثيرة الخيرات، لاسيما اللحوم والألبان والأسماك والعسل.[2] هذا فضلاً عن البساتين، وأنواع الفاكهة المتعددة التي تؤتى من باديتها. وكذلك القمح والشعير، والكتّان الذي يُزرع بأرضها. وكان أكثر سوائم أهلها : البقر الذي يُربى في أقاليمها وأراضيها الواسعة، فينتج اللحوم والألبان والسمن.[3] فكانت بونة، والحالة هذه، محطة لتلقي هذه السلع الوفيرة، وتصديرها إلى مناطق مختلفة عبر البحر المتوسط. ومن الجدير بالذكر، أن البكري يشير إلى أن " **أكثر تجارها أندلسيون** "، ([4])الأمر الذي يجعلنا نرجح بأن قسطاً كبيراً من معاملاتها التجارية كانت تسير باتجاه الأندلس.

ويمكن القول في نهاية المطاف، أن الموانئ الجزائرية كانت في حالة حركة ونشاط تجاري واضح المعالم، شأنها في ذلك شأن جميع موانئ الغرب الإسلامي، التي انتعشت بصورة عامة في عهدي المرابطين والموحدين، لاسيما بعد السيطرة الفعلية القوية التي أبدتها هاتين الدولتين على البحر. ولكن هذا لا يمنع من وجود فترات خمول

---

1 الإدريسي، **المصدر السابق** : 125-126.

2 البكري، **المصدر السابق** : 55، 83.

3 الإدريسي، **المصدر السابق** : 154.

4 **المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب** : 82.

ونكوص نتيجة الأوضاع الحربية التي كانت تحصل بين الحين والآخر. ويمكن القول أن هذه التجارة الخارجية التي كانت تقوم بها الموانئ الجزائرية، ما هي في الواقع، إلاّ حلقة تكميلية لحركة التجارة الداخلية الواسعة، التي تمثلت بنقل المنتجات من وإلى هذه الموانئ، من المناطق المنتجة في الداخل، فضلاً عن حركة التجارة عبر الصحراء من السودان إلى البحر المتوسط.

جريدة المصادر والمراجع

أ. المصادر الأولية

1- الإدريسي، محمد بن محمد بن عبد الله، **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق/** لقد تم اعتماد النشرة الموسومة بـ: **المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق**، حققها ونقلها إلى الفرنسية، محمد حاج صادق، باريس، 1983.

2- البكري، أبو عبيد عبدالله بن عبد العزيز، **المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب/ وهو جزء من كتاب المسالك والممالك**، نشره البارون دي سلان، الجزائر، 1857.

3- البلوي، خالد بن عيسى، **تاج المفرق في تحلية علماء المشرق**، تحقيق، الحسن السائح، طبع بإشراف اللجنة المشتركة لنشر التراث الإسلامي بين حكومتي المملكة المغربية ودولة الإمارات العربية المتحدة (د.ت).

4- التادلي، أبو يعقوب يوسف بن الزيات، **التشوف إلى رجال التصوّف**، تحقيق، أدولف فور، الرباط، 1958.

5- التنسي، محمد بن عبد الله، **تاريخ بني زيّان ملوك تلمسان** مقتطف من **نظم الدرر والعقيان في بيان شرف بني زيّان**، تحقيق، محمود بو عيّاد، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب والمكتبة الوطنية الجزائرية، 1958.

6- الحميري، محمد بن عبد المنعم، **صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعطار في خبر الأقطار**، نشره وترجمه إلى الفرنسية، ليفي بروفنسال، القاهرة-ليدن، 1938.

7- ـــــ، **الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار صادر، 1970.

8- ابن حوقل، محمد بن حوقل النصيبي، **صورة الأرض**، بيروت، 1979.

9- ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد، **العبر وديوان المبتدأ والخبر**، بيروت، مؤسسة جمال للطباعة (د.ت).

10- الزهري، أبو عبد الله محمد بن أبي بكر (المنسوب)، **كتاب الجغرافية**، تحقيق، محمد الحاج صادق، دمشق المعهد الفرنسي للدراسات العربية، 1958.

11- أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد المغربي، **كتاب الجغرافيا**، تحقيق، إسماعيل العربي، بيروت، المكتب التجاري، 1970.

12- ابن سعيد المغربي (وأسرته)، **المغرب في حلى المغرب**، تحقيق، شوقي ضيف، ط2، القاهرة، دار المعارف، 1964.

13- السلاوي، أبو العباس أحمد بن خالد الناصري، **الإستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى**، الدار البيضاء، 1954.

14- ابن عذاري، أبو العباس أحمد بن محمد المراكشي، **كتاب البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب**، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار الثقافة، 1967.

15- ـــــ، **البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب / قسم الموحدين**، تحقيق، محمد إبراهيم الكتاني ورفاقه، بيروت، دار الغرب الإسلامي، الدار البيضاء، دار الثقافة، 1985.

16- العمري، أحمد بن يحيى بن فضل الله، **مسالك الأبصار في ممالك الأمصار**، تحقيق، مصطفى أبو ضيف أحمد، الدار البيضاء، مطبعة الجديدة، 1988.

17- مجهول، كاتب مراكشي من القرن السادس الهجري، **كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار**، تحقيق، سعد زغلول عبد الحميد، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، 1986.

18- مجهول، من القرن الثامن، **كتاب الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية**، تحقيق، سهيل زكار وعبد القادر زمامة، الدار البيضاء، دار الرشاد الحديثة، 1979.

19- المقدسي، شمس الدين محمد بن أحمد، **أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم**، نشر، دي غوية، ليدن، 1906.

20- المقري، أحمد بن محمد المقري التلمساني، **نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب**، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار صادر، 1968.

21- الوزان، الحسن بن محمد الوزان الفاسي، **وصف إفريقيا**، ترجمه عن الفرنسية، محمد حجي ومحمد الأخضر، ط2، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1983.

22- ياقوت، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي، **معجم البلدان**، بيروت، دار صادر، 1977.

23- اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب بن وهب بن واضح، **كتاب البلدان**، منشور مع : **كتاب الأعلاق النفيسة** لابن رستة، ليدن، 1892.

ب. المراجع الثانوية :

24- برنشفليك، روبار، **تاريخ إفريقية في العهد الحفصي**، نقله إلى العربية : حمادي الساحلي، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1988.

25- سالم، السيد عبد العزيز، **تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة أسطول الأندلس**، بيروت، دار النهضة العربية، 1969.

26- سالم والعبادي، **السيد عبد العزيز وأحمد مختار، تاريخ البحرية في المغرب والأندلس**، بيروت، دار النهضة العربية، 1969.

27- شريط والميلي، عبد الله ومبارك، **مختصر تاريخ الجزائر السياسي والثقافي والاجتماعي**، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985.

28- طه، عبد الواحد ذنون، " نصوص مغربية من تاريخ محمد بن يوسف الوراق"، **مجلة البحث العلمي**، العدد 38، السنة 23، الرباط، 1988.

29- عبد الحميد، سعد زغلول، **تاريخ المغرب العربي**، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1979.

30- علاّم، عبد السلام علي، **الدولة الموحدية في عهد عبد المؤمن بن علي**، مصر، دار المعارف، 1968.

31- عويس، عبد الحليم، **دولة بني حماد**، بيروت، دار الشروق، 1980

32- محمود، حسن أحمد، **قيام دولة المرابطين**، القاهرة، 1957

33- المدني، أحمد توفيق، **كتاب الجزائر**، الجزائر، المطبعة العربية، 1350 هـ

34- موسى، عزالدين أحمد، **النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري**، بيروت، دار الشروق، 1983.

35- الهريخ، سلامة محمد سليمان، **دولة المرابطين في عهد علي بن يوسف بن تاشفين/ دراسة سياسية حضارية**، بيروت، دار الندوة الجديدة، 1985.

36- Davidson, Basil, **Africa in History**, London, 1968

37- Terrasse, Henri, **Histoire du Maroc**, Casablanca, 1949

النقـــل البحـري في إمارة بني عبد الواد من القرن السابع إلى القرن العاشر الهجرييين (13-16م)

د.ة./ لطيفة بشاري
(زوجة بن عميرة)
قسم التاريخ جامعة الجزائر

تبعد تلمسان، عاصمة الدولة الزيانية، عن ساحل البحر الأبيض المتوسط بحوالي خمسين كيلومترا، وكانت تمارس تجارتها البحرية عن طريق موانئها الواقعة بين نهر ملوية غربا ومدينة بجاية شرقا، وأهمها :

- ميناء هنين الذي يبعد عن عاصمة البلاد بحوالي اثنتي عشرة مرحلة[1] وهو حصن قديم، تحول إلى ميناء صغير، يمون مدينة ندرومة[2]. وأصبح مركزا لصناعة السفن[3]. عملت السلطات آنذاك على تحصينه، وتحصين المدينة، خوفا من هجمات القراصنة[4]

---

1 - الادريسي : (أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحموي الحسني المسمى : الشريف الادريسي) : وصف افريقية الشمالية، مأخوذ من كتاب : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، صححه ونشره : هنري بيريس، طبعة الجزائر، 1957، ص 111-112 ؛ البكري(عبد الله بن عبد العزيز بن محمد بن أيوب بن عمر أبو عبيد) : المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب(وهو جزء من كتاب المسالك والممالك)، نشره البارون دوسلان، طبعة الجزائر، 1957، ص 80 ؛ وهي حوالي 54 كلم : Léon L'Africain : Description de l'Afrique, nouvelle édition, traduite de l'Italien par A.Epaulard,ParisVI, 1956, T.2 P.329

2- الادريسي، نفسه، البكري، نفسه : عن وصف المدينة أنظر : Léon l'Africain, id

3- Marçais(G.) : Honain, Recherches d'archéologie musulmane, Revue Africaine, 4eme trimestre 1928, Alger 1928, p.334

4 - Marçais(G.) : Les villes de la côte Algérienne et la piraterie moyen âge, dans A.I.E.O.T.13 P.137.

وكان لها ميناء واسع يصل عرض مرساه إلى ثمانية أمتار وعمقه، فيستقبل السفن الصغيرة والكبيرة، من شبه جزيرة إيبيريا. إذ لا يفصله عن المرية إلاّ مسافة يومين و بعد استيلاء الإسبان على وهران سنة 1509م، تحول البنادقة إلى ميناء هنين الذي أصبح الممون الرئيسي للعاصمة الزيانية[1]. وعندما استولى عليه الإسبان سنة 1533م حطموه، وحطموا مدينته[2].

وميناء وهران الذي يقع عند تقاطع دائرة عرض 35 درجة و42 دقيقة و53 ثانية، شمالا، بخط طول : درجتين و58 دقيقة و53 ثانية، غربا، في خليج، عرضه ثمانية وعشرين كيلومترا وخمسين مترا[3] عند السفح الشرقي للسلسلة الجبلية الساحلية التي تطل عليه.

ولم يشهد هذا الميناء تطورا كبيرا لأنه لم يكن محميا من الرياح[4]، مما جعل أهل مدينة وهران يعتمدون على المرسى الكبير،

---

1 - عندما سقطت وهران في يد الاسبان، خرج سكان هنين من المدينة خوفا من هجمات الأعداء وبقيت السفن تاتي إلى الميناء فقد شاهد ليون الإفريقي، في بداية القرن السادس عشر الميلادي، سفينة جنوية محملة بالبضائع تكفي تلمسان مدة خمس سنوات، كما قال، والتقى، بكاتب الملك Secrétaire du roi) فاطلعه على حصيلة الرسوم التي بلغت خمسة عشر ألف دوكا ذهبية (op.cit. T.2. p.330)

2 - Pellissier : Mémoire Historique et géographique sur l'Algérie, p.404.

3 - Offrey(R.) : Oran Merselkebir, Bourg, 1938, p.35 ; Fey(Henri-Léon) : Histoire d'Oran avant, pendant et après la domination espagnole, Oran,1858, p.29.

4 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 57 ؛ البكري، المصدر السابق، ص 70 ؛ Léon L'Africain, op.cit, p.342.

الواقع على بعد ميلين من الأول[1]. ويتكامل الميناءان، فالأول يتوفر على المياه[2] التي يحتاجها المسافرون، وهي مفقودة في المرسى الكبير، وهذا الأخير يوفر أهم ما تتطلبه عملية إرساء السفن، خاصة الكبيرة، من مكان وحماية[3]. وكان البحارة، إذا اضطربت الأحوال الجوية، ينزلون سلعهم في المرسى الكبير، وينقلونها بواسطة زوارق صغيرة إلى ميناء وهران حيث تؤخذ إلى أسواق ومخازن المدينة، فكثرت السلع بأسواقها وازدهرت تجارتها[4]. وكان ميناء المرسى الكبير محطة لسفن جنوة وبيزا ومرسيليا. ومنذ القرن 7 هـ الثالث عشر الميلادي أقبلت عليه سفن برشلونة[5]. ويشهد ليون الإفريقي بأنه لا يوجد ميناء يضاهيه في العالم كله، إذ تستطيع مئات السفن الاحتماء فيه من العواصف[6]. وبفضل المينائين، المينائين، أصبحت مدينة وهران مركز تبادل تجاري هام بين تلمسان ومدن شمال البحر الأبيض المتوسط[7]. وبقيت كذلك إلى آخر القرن

---

1 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 57.

2 - البكري، نفس المصدر، ص 70.

3 - Marçais(G.) Les villes de la côte Algérienne, p.132 ; Léon L'Africain, op.cit.,T.2 P.342.

4 - الإدريسي، نفس المصدر، البكري، نفس المصدر، ص 70.

5- Dufoureq, (ch.E.) : L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIIIe et XIV e siècle,Paris,1966,p.134., p.134

6- Léon L'AFRICAIN,Op.cit.2, P.342.

7 - Offrey, op.cit.,p.9 ; Fey, Oran, p.50

الخامس عشر، وبداية القرن السادس عشر الميلاديين، حيث بدأ الإسبان يهاجمونها، ثم احتلوها[1].

ومن الموانئ الأخرى التي كانت تستقبل السفن التجارية على أرض الدولة الزيانية :

- ميناء مستغانم : وكانت سفن الأوروبيين وخاصة الايطاليين، تتوقف في هذا الميناء الصغير الذي اشتهر بتجارة الصوف[2].
- وميناء مدينة أرزاو أو أرزيو، وتقع بين وهران ومستغانم، على بعد سبعة كيلومتر، شرق مدينة أرزيو الحالية[3]، وكانت تصدر منه الحبوب إلى كثير من البلدان[4].
- وميناء مدينة تنس وكان يستقبل السفن المغربية والأندلسية والأوروبية[5] فازدهرت التجارة بمدينة تنس التي كانت تبعد عن مدينة وهران بحوالي 204 ميلا[6].
- وميناء برشك : الذي يستقبل، في بعض الأحيان سفنا من أوربا[7]. وفي الغالب كان أهله ينتقلون منه، بسلعهم وأهمها التين

---

1 - Léon L'Africain. op.cit. T.2. P.329.

2- انظر بشاري لطيفة : التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الإمارة الزيانية، من القرن السابع إلى القرن العاشر الهجريين(13-16م)، رسالة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر 1406-1407هـ/1986-1987م، ، ص 167 وص 192. وص 249-250.

3 - Marçais(G.)E.I.Art. Arzaw.t.2p.700. NLLe édit.

4 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 71-72.

5 -نفسه، ص 57-58.

6 - المصدر السابق، ص 57، Marçais (G.), les villes de la côte algérienne. p.130.

7 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 57 : وهي قورايا حاليا، (أنظر : Marçais(G.)op.cit, p.130.

والكتان، إلى موانئ الجزائر وبجاية وتونس، فيحصلون على أرباح معتبرة[1].

وكذلك ميناء شرشال الذي كان يتوفر على الماء[2] وميناء الجزائر به مرسى مأمون، يتوفر على الماء أيضا، وتأتيه السفن (من إفريقية والأندلس وغيرها...)[3].

وقد ربطت هذه الموانئ إمارة تلمسان بغيرها من البلدان التي كانت تتعامل معها تجاريا، بطرق بحرية، نظرا، لوقوعها على ساحل البحر الأبيض المتوسط وأهم الخطوط البحرية التي كانت تصل هذه الإمارة بغيرها خط الاتصال الذي كان موجودا بين موانئ بلاد المغرب الإسلامي ذلك أن المغاربة كانوا ينقلون سلعهم عبر خط بحري، يربط موانئ كل من طرابلس، وقابس، وصفاقس، والمهدية، وسوسة، وتونس، وبنزرت، والقالة، وعنابة، وسكيكدة، وبجاية، والجزائر، وشرشال، وتنس، ووهران، وهنين، وسبتة، وطنجة، وأصيلا، والعريش، وسلا، والرباط، وأنفا، ومالقة، والمرية[4]. وكان أصحاب

---

1 - Léon L'Africain, op.cit, T.2 p.344.

2 - البكري، المصدر السابق، ص 81.

3 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 61-62.

4 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 56 فما بعدها ؛ ابن بطوطة(محمد بن عبد الله اللواتي) : الرحلة المسماة : تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، دار الكتاب اللبناني، بيروت- لبنان، دار الكتاب المصري، القاهرة، (د ت)، ص 656 فما بعدها ؛ Brunschvig . (R.)La Berberie orientale sous les Hafsides.des origines à la fin du XVe siècle, Paris,1940-1947.T.2. p.238.

السفن يمارسون التبادل التجاري عند وصولهم إلى موانئ الدولة الزيانية في الجزائر، وشرشال، وتنس، ووهران، وهنين.

كما ظهرت خطوط بحرية، منذ القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي تربط موانئ جمهوريات ايطاليا، خاصة جنوة والبندقية، بموانئ المشرق والمغرب الإسلاميين ومنها :

- خط يخرج من جنوة ليحاذي سواحل جنوب أوروبا الغربية ومن هناك إلى موانئ إمارة تلمسان إما جنوبا، عن طريق مضيق جبل طارق، ثم يحاذي سواحل بلاد المغرب الإسلامي الشمالية، حيث كانت السفن تتوقف، لغرض التبادل التجاري[1]

كما ينطلق خط من البندقية، إلى الإسكندرية[2] ثم يمر بالموانئ المغربية[3] ومنها إلى المرية بالأندلس وكانت السفن، أثناء رحلتها الطويلة، تتوقف في موانئ بجاية ووهران، وتقوم بعملية التبادل التجاري فيها.

كما كانت سفن ايطاليا الجنوبية، تتوجه، في بعض الأحيان، مباشرة إلى موانئ المغرب الأوسط، فتقطع المسافة بين

1- ولجنوة فرع آخر من هذا الطريق، يخرج من مينائها ويذهب مباشرة فيحاذي سواحلها الشرقية ويمر بالإسكندرية ويصعد شمالا فيمر بموانئ بلاد الشام(نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى)القاهرة(د ت)، ص 182).
2 - المرجع السابق، ص179.

3 - Brunshvig, La Berbérie Orientale, T.2 pp 268-269.

سردينية وبين تنس، في مدة عشرة أيام، تقريبا، ثم تقصد مازونة فمستغانم، ومنها ينتقل التجار بسلعهم إلى مدينة تلمسان[1].

ومنذ عام 1458م، كانت تخرج، سنويا، سفينتان، من ميناء فلورنسا : بورتوبيزانو)[2]. إلى السواحل الشمالية لبلاد المغرب مرورا بجنوة، وتتوجهان إلى موانئ المغرب الأوسط : وهران وهنين[3]. وتخرج السفن من برشلونة في اتجاه موانئ بلاد المغرب[4].

وكانت سفن المسيحيين تستطيع الإرساء، بكل حرية، في موانئ بلاد المغرب. وكان يمكن للتجار أن يتزودوا، فيها، بكل ما أرادوا من المواد الغذائية والماء ومتطلبات الإبحار. كما كان بإمكانهم اللجوء إليها والاحتماء بها، أثناء تعرضهم لخطر العواصف[5].

---

1 - اتبع هذا الطريق الجفن الذي كان يركبه ابن بطوطة، عندما كان عائدا من مصر في طريقه إلى المغرب الأقصى، (المصدر السابق، 656-657).

2 - على اثر موت أدفونشئش الخامس، ملك أراغونة، وصقلية، ونابلي، وبعد تولي أخيه فرديناند الأول، يوم 27 جوان 1458 م، قرر المجلس الأعلى لكومونة فلورنسا إعادة تنشيط الملاحة رسميا مع سواحل بلاد المغرب، (Brunschvig, op.cit., T.2, p.265).

3 - Brunschvig : op.cit, T.2, p265.

4 - كانت برشلونة ملتقى الطرق البحرية بين كل من ايطاليا، وفرنسا، واسبانيا، وكانت مركزا تجاريا هاما في تلك المنطقة بفضل موقعها الجغرافي، وميناؤها المحصن، وأحواضه المستعملة لبناء وترميم السفن، وكان يحتوي على مخازن واسعة للسلع المستوردة Pernoud (Régine) : Les villes marchandes au XIV et XV siècle, Paris, 1948, pp.41-42.

5 - أنظر : المعاهدة التي تمت بين أبي حمو موسى، الأمير الزياني، والملك بطرس الرابع، ملك أراغونة، بشاري لطيفة، المرجع السابق ؛ Maslatrie, Traités de Paix et de commerce avec les Arabes d'Afrique Septentrionale au moyen - âge ,Paris,1866, T.1, P.185.

وفيما يتعلق بوسائل النقل البحري، فقد بدأت صناعة السفن عند المغاربة تضعف منذ القرن الخامس الهجري (الحادي عشر الميلادي)، بعد رحيل الفاطميين إلى مصر، واستمر ذلك الضعف رغم المجهودات التي بذلها الموحدون لاحيائها من جديد[1]. واضطرت الإمارات التي قامت على أنقاض الدولة الموحدية إلى الاعتماد بدرجة كبيرة، في مواصلاتها وتجارتها البحرية، على الاوروبيين المسيحيين[2]، الذين أخذوا يتفوقون في هذا المجال على المسلمين عموما، ومن بينهم المغاربة. ذلك أن جمهوريات ومدن جنوب غرب أوروبا، وعلى رأسها الجمهوريات الايطالية، أخذت تهتم بصناعة السفن التجارية، وكونت الملاحين ونظمت الرحلات البحرية، في شرق وغرب البحر الأبيض المتوسط، ابتداء من القرن الخامس الهجري الحادي عشر الميلادي. فقد أدركت تلك الجمهوريات أن تطور الملاحة هو أساس ازدهار النشاط التجاري بها، فزادت في طول وعرض سفنها وعدد أشرعتها لتزيد من حمولتها، وتضمن الراحة للركاب، وكان تطور الملاحة أهم عامل لنمو بعض الجمهوريات والمدن الأوروبية مثل : البندقية، وجنوة، وبيزا، وبرشلونة.

ومن ثمّ ظهرت، في البحر الأبيض المتوسط، أنواع عديدة من السفن، منها الصغيرة التي استعملت في نقل البضائع بين موانئ الدولة الواحدة، ومنها الكبيرة التي استعملت لقطع المسافات

---

1 - السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي : تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، ، بيروت، 1969 ص 200 فما بعدها.

2- Brunschvig, La berbérie orientale, T.2, p.97.

الطويل. ولم يختلف المغاربة عموما عن غيرهم في هذا المجال[1]. كما استخدمت في تلك الفترة المراكب ذات المجاذيف وذات الأشرعة القطنية أو الكتانية[2].

ومن أنواع السفن التي استعملها التلمسانيون : البسطة : وهي متعددة السطوح والأشرعة، تستعمل عادة لنقل البضائع[3] : وكانوا يستخدمون هذا النوع من السفن للتنقل بين إمارات المغرب الإسلامي[4].

كما استخدموا، كغيرهم من المغاربة والأوروبيين آنذاك، الجفنة[5]، وهي مستديرة تشبه القصعة، وتنقل فيها الشحنات

---

1 - أنظر : السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص 200 فما بعدها.

2 - أنظر : نجاة باشا، التجارة في المغرب الإسلامي، من القرن الرابع حتى القرن الثامن، تونس، 1976، ص 100.

3- البطسة وجمعها بطس ويسميها الأوروبيون naves- navis-nef-nefane وتستعمل أحيانا في المعارك البحرية (عادل زيتون : العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، دمشق، 1400هـ/1980م، ص 56.).

4- في سنة 1315م، أبحر مجموعة من التجار التلمسانيين، والبجائيين، والتونسيين، في بطسة تلمسانية، كانت تقوم برحلة عبر موانئ المملكة الزيانية :

Dufoureq. commerce du Maghreb médiéval avec l'Europe chrétienne et marine musulmane : données connues et problèmes en suspens (communication au congres d'histoire et de civilisation du Maghreb. Tunis. Decembre1974. Actes du congrès. série histoire n 01 . Tome 1. Tunis1979. pp.181 ; Dhina. les états de l'occident musulman,aux XIIIe.XIVe siècle institutions gouvernementales et administratives.Alger.1984 p.360.

5- أطلق عليها الأوربيون اسما بنفس المعنى Round Ships ; naves rondes (عادل زيتون، المرجع السابق، ص. 56)

الثقيلة، وتعتمد على الشراع[1]، وقد تطورت صناعتها في أواخر العصور الوسطى حتى ظهرت في أشكال متنوعة وأحجام مختلفة[2].

واستعمل الأوروبيون والمغاربة[3]، ومنهم التلمسانيون، الشونية أو الشيني وجمعها شواني[4]، وهي مستطيلة الشكل، وتتكون من عدة طوابق كالقلعة[5]، مجهزة بشراعين أو ثلاثة، وتستعمل المجاذيف في حالة سكون الرياح[6].

وأصبحت عنصرا أساسيا للأساطيل التجارية بعد الشلندي[7]، منذ القرن الثالث الهجري التاسع الميلادي[8]، وتحمل عددا قليلا من المسلحين للدفاع عنها، في حالة تعرضها لهجمات

1- عادل زيتون، ص. 56-57.

2 - أنظر : Bragadin : Histoire des républiques maritines Italiennes : Venise Amlfi.Pise.Gênes traduction de l'Italien par R.Juffé et R.Jouan pp.41-42

3 - البكري، المصدر السابق، ص83، : Dufourcq, L'Espagne catalane, p.36 Brunschvig, Deux Récits de voyage inédits en Afrique du Nord.Abdelbasit b. Khalil et Adorne.Paris.1936, P.67

4 - يطلق عليها الأوربيون أسماء عديدة هي : GALERE, GALEE- GALLEY وتسمى أيضا شينية أو شاني، وهي نوع من سفن التجارة وتطلق أيضا على سفن حربية (عادل زيتون، المرجع السابق، ص56 ؛ علي محمود فهمي : التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة قاسم عبده قاسم، بيروت، 1402 هـ/1981 م، ص143.

5 - السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص252، هامش 2.

6 - يصل عدد المجاذيف إلى المائة أحيانا (Brunschvig.op.cit, p.67)

7 - عنه أنظر : علي محمود فهمي، المرجع الاسبق، ص ص141-142.

8- Bragadin, op.cit, p.337. ; Fey, op.cit,.P46..

القراصنة[1]؛ وكانت تستخدم في غالب الأحيان لنقل بضائع خفيفة الوزن، مرتفعة السعر، مثل التوابل[2].

وقد جابت البحر الأبيض المتوسط أنواع أخرى من السفن، ومنها: الشطّي وهي مراكب صغيرة، تتنقل قرب الشواطئ، وبين الموانئ المتقاربة[3] والطراد أو الطريدة[4]. وهي سفينة صغيرة، وسريعة[5]، مزودة بالمجاذيف وشراع مثلث[6]. وهي مفتوحة في ظهرها، استخدمها الجنويون، في القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي، لنقل الخيل والمؤن للصليبيين، وحمولتها أربعين فرسا[7].

---

1 - Bragadin, op.cit, Pp.40-41.

2 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص56.

3 - المصدر السابق، ص 665.

4 - ابن بطوطة، المصدر السابق، ص665 : وهناك نوع آخر من السفن ويسمى الطرادة وجمعها طرادات وهي سفينة حربية صغيرة الحجم، سريعة الحركة غير مدرعة، وهي من سفن البحر الأبيض المتوسط ولا يزيد طولها عن سبعة أذرع، وعرضها ذراعان ونصف ذراع (السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص 252 ؛ علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص 149-148 ،Fey, op.cit, p.46).

5 -السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي، نفس المرجع، ص 252.

6 - Bragadin, op.cit, p.41

7 - صابر محمد دياب، سياسة الدول الإسلامية في حوض البحر الأبيض المتوسط، من أوائل القرن الثاني حتى نهاية العصر الفاطمي، القاهرة، 1973، ص109 ؛ علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص 149.

وأصبحت تستعمل في النقل التجاري، عند نهاية القرن السابع الهجري الثالث عشر الميلادي[1].

والليني (Lenys) : وتستعمل بكثرة، لأن خصائصها تتماشى مع ظروف الملاحة في البحر الأبيض المتوسط، فهي تستطيع التنقل بالمجاذيف في حالة سكون الرياح، على عكس الأنواع الأخرى التي تستعمل الأشرعة إلى جانب المجاذيف ويتميز هذا النوع بالسرعة والخفة، وهي ليست متخصصة كالأنواع الكبيرة، للصفقات والغزو، بل هي متعددة الاستخدامات[2].

وهناك الساجيتة أو ساجيت وتعني هذه الكلمة السهم وتطلق على سفينة شراعية مزودة بمجذاف أو مجذافين[3]. وهناك القرقورة وهي مركب صغير[4].

ويلاحظ أنه من الصعب معرفة ما إذا كان التلمسانيون قد ملكوا كل هذه الأنواع من السفن، أم اقتصر الأمر على امتلاك بعض أنواعها فقط، سواء عن طريق الشراء أم عن طريق الصنع، كما يصعب أيضا معرفة ما إذا امتلكوا أنواعا أخرى تختلف عن

---

1 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 56-57 ؛ علي فهمي، نفس المرجع، ص ص149.

2 - Dufourcq, op.cit ; pp.36-37

3- يسمي الاروبيون هذا النوع من السفن Saetes أو safeme أو sagima أو sagettes (أنظر .Bragadin, op.cit, p.41.

4 ركب ابن بطوطة قرقورة عند عودته من المشرق إلى بلاد المغرب (المصدر السابق، ص 656).

هذه، لأن المصادر المعروفة حتى الآن لم تتعرض لهذا الجانب، لكن المنطق يقتضي الاقتناع بأنهم كانوا يستفيدون، على الأقل، من خدمات كل الأنواع المذكورة، عند توقفها في موانئهم، كما يفعل غيرهم في موانئ أخرى.

في حين أن المسيطرين على التجارة البحرية، في تلك الفترة، كانوا أوروبيين مسيحيين، وعلى رأسهم الايطاليون الذين كانوا يتنقلون من أجلها في مناطق تقع خارج حدود بلدانهم، ومن بينها المغرب الإسلامي، ولذلك فإن المعلومات الموجودة، مع قلتها، في هذا الموضوع، تتحدث عن أوروبيين مارسوا النشاط التجاري، ما بين بلدانهم وبلاد المغرب الإسلامي، بما فيها تلمسان. مما يفرض على الباحث اتخاذ أوروبا كنقطة انطلاق للرحلة التجارية بينها وبين بلاد المغرب الإسلامي.

وقد كانت الرحلة في البحر الأبيض المتوسط ترتبط بالظروف المناخية بالدرجة الأولى إذ تتحكم فيها الرياح واتجاهاتها، فالسفن الايطالية كانت تقوم برحلة في السنة، فتقلع في الربيع، وتتجه إلى موانئ شرق البحر الأبيض المتوسط، ثم تمر عبر موانئ الحوض الغربي لتعود إلى ايطاليا في الخريف، أو تبحر في الخريف وتعود في الربيع[1].

وكان البحارة، بصفة عامة، يهتدون في البحر بالنجوم، فهم يعرفون مواقعها، ويقدرون ارتفاعها وأبعادها النسبية كما كانوا يتبادلون الإرشادات شفويا[2]. وبعدما تطورت البحرية، بظهور

1- عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58-59.

2 -نجاة باشا، المرجع السابق، ص 100.

واستخدام وسائل جديدة كالبوصلة[1]، والخرائط[2]، أصبحت السفن الايطالية تقوم برحلتين في السنة، إحداهما في الربيع والثانية في الصيف[3].

وكانت السفن، في رحلتها غالبا ما تلجأ إلى المساحلة أي تحاذي السواحل، فلا تبتعد كثيرا عنها، حتى لا تضل طريقها. وتسير حول البحر الأبيض المتوسط، ولا تقطعه إلا عند الضرورة، وعبر أقصر المسافات. فتتنقل في خطوط موازية لخطوط الطول، حيث تساعدها الرياح على السير، ومنها خط يربط بين جزيرة ميورقة وبين مينائي الجزائر ودلس، وآخر يربط بين سواحل مرسية والمغرب الأوسط أي الموانئ الواقعة بين وهران والجزائر. وبقيت الحال كذلك، من القرن السادس الهجري العاشر الميلادي إلى القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي[4].

---

1 - عرف الايطاليون البوصلة منذ أواخر القرن الثاني عشر الميلادي Bragadin, (op.cit, p.23) إلا أنهم لم يستعملوها في البحر الأبيض المتوسط إلا في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الميلادي، فأحدث استخدامها تطورا كبيرا في عالم الملاحة والتجارة البحرية، بحيث تمكن التجار من استثمار أموالهم أكثر من مرة في العام الواحد (عادل زيتون، المرجع السابق، ص 60) : وسمحت البوصلة بالقيام برحلات طويلة(Bragadin, op.cit, p.24) واستعملها القطلانيون في القرن الثالث عشر الميلادي .Dufourcq, op.cit, p.45)

2 - حددت الخرائط البحرية حركة الرياح واتجاهاتها في بداية القرن الرابع عشر الميلادي (عادل زيتون، المرجع السابق، ص 61 .Dufourcq, op.cit, p.46

3 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58-59.

Dufourcq, op.cit, p.45, note6. 4

أما الاسبان فكانوا على اتصال دائم بموانئ الإمارة الزيانية خاصة بعد القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي، انطلاقا من جزيرة ميورقة[1].

ولم تكن مدة الرحلة محددة، فهي تخضع في الغالب للظروف المناخية، خاصة الرياح، والانقلابات الجوية، وحالة البحر[2].

وتتغير سرعة السفن كثيرا في الفصل الواحد، بل في السفر الواحد. وعلى العموم فإن الرحلة المباشرة بين ساحل مرسية، مثلا، وبين ميناء تنس تدوم أربعا وعشرين ساعة وفي بعض الأحيان تدوم الرحلة، بين الجزائر وبين ميورقة اثني عشر يوما. ويصل أقصى حد للسرعة إلى اثني عشر أو ثلاثة عشر ميلا في الساعة[3]. والمتوسط حوالي خمسة أميال في الساعة الواحدة[4].

ولا تذكر المصادر سوى معلومات قليلة حول حمولة السفن منها أن حمولة السفن الايطالية كانت تتراوح بين 300 و600 طن، خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين[5]. وقد بلغت

---

1 - Ibid, 46 et p.320.

2 - Ibid, p46.

3 - سافر عبد الباسط بن خليل يوم السبت 14 ربيع الأول 871 هـ/ 24 أكتوبر 1466 م في شونية من افلندة، من ميناء وهران إلى بجاية ودامت الرحلة يوما كاملا لانعدام الريح واستعمال المجاذيف (Brunschvig, Deux récits, p.67)

4 - أنظر نجاة باشا، المرجع السابق، ص 100.

5 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 57.

حمولة سفينة متوسطة الحجم في القرن السابع الهجري الثالث عشر الميلادي، حوالي ١٦١ طنا[1].

وتتابع السلطات المحلية مراقبة حمولة السفن، وتمنع ما زاد عن إمكانياتها المعروفة، تجنبا للأخطار. فالحكومة الحفصية كانت تحدد مقدار الشحن اللازم لحمل سفينة وبالنسبة لكل سلعة. كما كانت تراقب السفن وتفتشها، قبل إبحارها، لأن ذلك يضايق المسافرين والملاحين، فيشغل بعض أماكنهم. وكانت تتخذ ضد ربابنة السفن، في حالة ارتكابهم مخالفات بعض الإجراءات: كإجبارهم على دفع غرامات مالية[2].

وغالبا ما كانت ملكية السفينة جماعية، ونادرا ما كان الفرد الواحد يملك سفينة كاملة، وهذا يعود، بدون شك، إلى ارتفاع ثمن تكلفة بناء السفن، وبالتالي ارتفاع سعرها في السوق، حيث أنه كان يتراوح، في آخر القرن الثالث عشر الميلادي السابع الهجري، بين خمسمائة دينار ذهبي وبين أربعة آلاف دينار، بالنسبة للسفن الكبيرة التي تبلغ حمولتها أربعمائة وخمسين طنا، وتحمل مائة وخمسين راكبا[3]. ويقسم سعر السفينة عادة إلى ستة أسهم.

1- Dufourcq, op.cit., p.44

2 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 57.

3- Dufourcq, op.cit., p.44

ويمكن للفرد الواحد امتلاك أكثر من سهم. وفي بعض الأحيان، يتساوى المسلمون مع المسيحيين في امتلاك بعض أسهم سفينة واحدة[1].

وتؤجر السفن للتجار، فيدفعون لملاكها مبلغا، يتفق عليه، يمثل ثمن العبور (الرحلة)، وبعد وصول هؤلاء التجار إلى الميناء المقصود، تحمل السفينة تجارا آخرين، للعودة بهم أو لتواصل طريقها إلى موانئ أخرى. وفي هذه الحالة يتم اتفاق آخر بين ملاكها والتجار الجدد، ويمكن تأجير كل جزء من السفينة على حدة[2].

وقد كان المسيحيون، وخاصة الجنويين والقطلانيين، يؤجرون سفنهم، فتقوم بنقل السلع في البحر الأبيض المتوسط. وكانت عملية تأجير السفن تدر على أصحابها أموالا طائلة. من ذلك، مثلا أن سفينة من نوع ليني أجرت من بلنسية إلى وهران، بمبلغ قدره ألف ومائتا فلس برشلوني، وهو ما كان يعادل ستين دينارا. وفي سنة 1310م أجرت سفينة، من وهران إلى ميورقة بمبلغ قدره سبعمائة دينار[3].

---

1 - مثل هلال القطلاني، الوزير التلمساني، الذي يملك جزءا من سفينة ميورقية سنة 1331 م، (Ibid, p.57, note8.)

2 Dufourcq, op.cit., pp55-56.

3 - في سنة 1403 م انتقل جماعة من بجاية إلى الجزائر، في سفينة شراعية من برشلونة، وفي سنة 1466 م، انتقل جماعة من تجار تلمسان ووهران إلى المشرق الإسلامي على متن سفينة جنوية. (Heers(J.) : Gênes au XV siècle, Paris,) 1971, p.332 ; Brunschvig, Deux récits de voyage, pp.135-136 ; Dhina, Les états de l'occident Musulman, p.359 ; Lespes Oran ville et port, Revue Africaine1934, pp.287-289.

وفيما يتعلق بتنظيم النقل فقد وضعت بعض الترتيبات والقوانين لتنظيم العلاقة بين أصحاب السفن والتجار، فكانت العقود بين الطرفين : أصحاب السفن والتجار قبل القرن السابع الهجري، الثالث عشر الميلادي، شفوية، تعتمد على الثقة المتبادلة بينهما، لكن تطور الملاحة وازدهار النشاط التجاري، بعد ذلك، أديا إلى ظهور قوانين رسمية، وعقود كتابية، حددت مسؤولية كل منهما تجاه الآخر.

ففي الجمهوريات الايطالية، ظهرت قوانين أعفت التاجر وخادمه وأمتعته من تكاليف النقل، وألزمته بدفع تكلفة شحن بضائعه فقط، وكان أصحاب السفن لا يسمحون للتجار، أحيانا، أن ينقلوا الحيوانات على متن سفنهم[1]

وكانت السفن التجارية تبحر، في البحر الأبيض المتوسط على شكل أساطيل، والأسطول، يتألف من سفينتين على الأقل، ترافقها سفن حربية، تحرسها، وترد عنها هجمات القراصنة[2].

وقد اهتمت المدن الساحلية بتكوين الملاحين، فالجمهوريات الايطالية كانت تلزم ربابنة السفن التجارية أن يصطحبوا معهم عددا معينا من أبناء النبلاء لتدريبهم على الملاحة. كما كانت تعتني

1 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 59-60

2 - نفسه، ص58.

بتسوية مشاكلهم وتوفير الغذاء الصحي، والأجور المناسبة لهم[1]. وكذلك كان شأن المدن الساحلية الأخرى في أوربا.

وكانت الملاحة البحرية آنذاك تعاني من بعض الأخطار، وهي تتمثل، بالإضافة إلى العواصف البحرية، والمعابر المائية الخطيرة، وتيارات الخلجان، في القرصنة[2].

وكانت القرصنة عملا يكاد يكون شرعيا، في تلك الفترة، أدى إلى انتشار حالة الحرب، والسلب والهجومات، وردود الفعل، بين بحارة السواحل الشمالية وبين بحارة السواحل الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط[3]، أي بين المسلمين والمسيحيين بصفة عامة. وفي بعض الأحيان كان التجار أنفسهم يمارسونها. وبقيت الملاحة عموما تعاني، طويلا، من هذا المشكل الذي كان يشتد، خاصة في فصل الصحو. ولم تكن أعمال القراصنة تقتصر على البحر، بل كانوا يتحينون الفرص فينزلون السواحل، ويقطعون الطرق، ويختطفون الناس، فينشرون بذلك الذعر، والخوف، في قلوب السكان، ويزعجون التجار. وهناك بعض المعلومات سجلتها مصادر تاريخية عن بعض ماعاناه التلمسانيون من هذه الظاهرة. وتبين أن البلنسيين كانوا يغتنمون كل الفرص للهجوم على سواحل تلمسان. ولم يتوقفوا حتى بعد عقد المعاهدات[4] ففي ربيع 1286م، استولى القائد البلنسي

---

1 عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58.

2 نفسه، ص 61.

3 - أنظر .Marçais (G.)Les villes de la côte algérienne ; p.136

4 - أنظر : المعاهدة التي تمت بين أبي سعيد عثمان بن يغمراسن وملك أراغونة أدفونش الثالث سنة 1286 م (بشاري لطيفة، المرجع السابق، الملحق رقم 1).

Guillem Escriba، في البحر، على سلع جلبها أحد رعايا الدولة الزيانية، وهو : ميمون بن عطار، عندما كان عائدا إلى بلاده، من جزيرة ميورقة. وبعث السلطان عثمان بن يغمراسن احتجاجا إلى الملك جقمة الثاني، ليمنع رعاياه من أعمال القرصنة[1].

وفي نفس السنة، أمر جقمة الثاني بمحاكمة المينورقي Père Dalman الذي قبض على التاجر العباس التلمساني، عندما كان متوجها بسلعه إلى جزيرة يابسة. وأطلق سراحه، حتى يؤكد للسلطان الزياني عثمان، أن تجار بلاده يستطيعون ممارسة نشاطهم بمملكته في أمان[2].

وفي 1 جويلية 1289 م قدّم اليهودي الميورقي، سعدون بن عدا، شكوى، ضد القراصنة بيررويق Père Roig وجوم دي كاستيل Jaume de Castell وبيرينقردي كالفات Berenguen de Calfat الذين استولوا على مركبة يوم 29 جوان في مياه تنس[3]. كما أن القطلانيين، برشلونيين وميورقيين، حاصروا سواحل تلمسان عام 1315 م لمدة شهر، وحطموا أسطول أبي حمو موسى الأول، واستولوا على سفينة كان هذا الأخير قد أجرها من برشلونة. وكرر البرشلونيون والبلنسيون الحصار، واستولوا على سفينة يملكها أخو السلطان الزياني[4].

في ظل هذه الظروف كان التجار التلمسانيون يضطرون في بعض الأحيان، إلى دفع ضريبة فردية للسلطات الأراغونية، حتى

1- Dufourcq, op.cit., p.347

2- Dufourcq, op.cit., p.438

3- Ibid, p.325, note.

4- p.470 Dufourcq, op.cit.,

تحميهم وتحمي سلعهم[1]. ولكن بحارة الدولة الزيانية لم يبقوا مكتوفي الأيدي أمام هذه الاعتداءات، بل كانوا يقومون برد الفعل. من ذلك أنهم هاجموا، سنة 1327 م، القطلانيين في عرض البحر فقتلوا سبعة عشر، وأسروا بعضا منهم، واستولوا على بعض ممتلكاتهم[2].

وفي محرم سنة 869 هـ/ أوت 1464م، أحضر إلى مدينة تلمسان أحد عشر نفرا من الفرنج، أسروا من ساحل هنين وكانوا وردوا إليها بمركب لخطف المسلمين والإغارة عليهم بالطرقات..."[3]، فأعدم منهم ستة وافتدي الباقون[4].

وقد كانت أعمال القرصنة تتسبب، من حين لآخر، في حدوث اصطدامات مسلحة في البحر، بين المسلمين والمسيحيين وكثيرا ما كانت تأخذ طابعا رسميا. كما حدث بين أراغونة وتلمسان، في سنوات 1263 م 1265 م و1273م و1275 م، لكن كفة المصالح الاقتصادية، المتمثلة في العلاقات التجارية، كانت أرجح في نهاية الأمر[5].

وللتخفيف من حدة هذه الظاهرة السلبية على التجارة البحرية، عمدت مختلف الدول إلى العمل على توفير أكبر قدر ممكن من

1- Ibid, p348

2 Dufourcq, op.cit.p484.

3- Brunschvig,Deux récits, p.41

4- Id

5 - Brunschvig,Deux récits, p.41

الأمن لسفنها. وفي هذا الإطار كانت السفن تخرج في قوافل، حتى تتعاون على الدفاع، في حالة تعرضها لهجوم ما، وكانت تلجأ أحيانا إلى الاستعانة بحراس البحر، فقسمت الجمهوريات الايطالية رحلاتها إلى مراحل. في كل مرحلة يصاحب سفنها أسطول بحري خاص للحراسة، يرافقها لنقطة الحراسة الموالية. ويبقى في انتظارها هناك لحين عودتها كي يصاحبها ثانية [1]. وقد أنشأت مرسيليا في النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي وحدة بحرية من ثلاثمائة حارس للسواحل، لضمان أمن الملاحة[2].

وهكذا كانت إمارة تلمسان تستقبل السفن المغربية والأروبية في موانئها المتعددة، والملائمة في أغلبها للإرساء. ووفرت المخازن للسلع، ومتطلبات وسائل النقل البحري فكانت موانئها وخاصة هنين ووهران، محط استقبال أنواع عديدة من السفن الايطالية، والفرنسية، والاسبانية إلى جانب المغربية. وهكذا لعبت إمارة تلمسان دورا لا يستهان به، في ميدان النقل البحري فساهمت بذلك في ازدهار الحياة الاقتصادية.

---

1 - نعيم زكي فهمي، المرجع السابق، ص 179

2 - Permoud,Les villes marchandes au IIVet siècle, Paris1948, pp.45-46.

ميناء مستغانم ودوره في تطور المدينة خلال الفترة الإسلامية

أ.بلجوزي بوعبدالله
قسم الآثار
جامعة أبي بكر بلقايد
تلمسان.

الموقع الجغرافي

مستغانم مدينة من مدن الساحل الغربي للجزائر، امتداد ساحلها 150كلم، وترتفع عن مستوى سطح البحر بحوالي 104م، يحدها من الشمال البحر المتوسط ومن الغرب ولايتي وهران ومعسكر، ومن الشرق ولاية شلف، ومن الجنوب ولاية غليزان.

تنتمي ولاية مستغانم إلى منطقة التل الغربي، وترتفع على سهل تمتد مساحته 1400كلم² ولا يفوق ارتفاعه 108م، وهو محدود بشساعة وعمق وادي شلف من الشمال، وبمنخفض وادي المقطع من الجنوب، وودي مينا من الشرق، وأخيرا البحر من الغرب[1].

أما المدينة القديمة فهي مبنية على هضبة ترتفع بـ 88م، عن مستوى سطح البحر، وتبعد بمسافة تقارب 1 كلم عنه، وتبعد عن مصب وادي شلف من الغرب بحوالي 15كلم، ويقطعها من الداخل وادي عين الصفراء[2].

مدينة مستغانم وميناؤها من خلال المصادر والمراجع :

لم تكن سواحل الجزائر مجهولة في العصور القديمة، والدليل على ذلك اكتساب بعض مواقعها شهرة كبيرة كمراكز لتجمعات بشرية ساهمت بطريقة أو بأخرى في إنشاء عدة مدن أصبح لها شان كبير فيما بعد. ولكن هذا لا ينفي أفول نجم بعض المدن نتيجة رداءة سواحلها، وهو ما انعكس على علاقاتها التجارية البحرية.

وسنحاول من خلال هذه المداخلة إبراز دور الموانئ في تطور المدن، وذلك بأخذ مدينة مستغانم وميناتها كنموذج لهذه الدراسة.

وقد اعتمدنا فيها على أقوال المؤرخين والجغرافيين والرحالة الذين تطرقوا إلى تاريخ المدينة وآثارها، وسنعمل على استقراء واستنباط نصوص هؤلاء المؤرخين لمعرفة الدور الذي لعبه الميناء في تطور المدينة.

تشير الكثير من المصادر والمراجع إلى قدم مدينة مستغانم حيث يصفها مار مول كار بخال (Marmol Carbajal) بأن : "... مستغانم مدينة موغلة في القدم بناها سكان البلاد الأصليون على سفح جبل مطل على ساحل البحر...لها مرسى جيد لكنه بعيد قليلا عن المدينة..."[3]، في حين تذكر بعض الروايات أن الفينيقيين قد وصلوا إلى السواحل الغربية لبلاد المغرب واستقروا بمستغانم[4]، ويؤكد ذلك وجود مواقع أثرية عثر فيها على صخور كتب عليها

بالخط الفينيقي في دوار الحرارثة بالقرب من "كيزا"، وأخرى بسيدي أمحمد بن علي معروضة بمتحف وهران.

أما في العهد الروماني فالمصادر المتعلقة مستغانم نادرة، وتذكر بعض المراجع أن المدينة يرجع أصلها إلى الميناء الروماني القديم "موريستاقا" (Murustaga) الذي حدد موقعه على بعد أميال من المدينة إلا أنه لا يوجد أي أثر لهذا الميناء على الموقع الخاص بالمدينة[5].

وترجع .Piesse L ذلك إلى زلزال عنيف ضرب مدن عديدة من الساحل الإفريقي، وقضى على ميناء موريستاقا وجرفه إلى البحر، ويذكر أن ذلك كان متزامنا مع حكم الإمبراطور الروماني قالين (Gallien) في القرن الثالث ميلادي[6].

ولكن هذا لا ينفي وجود العديد من المناطق المحيطة بالمدينة تشهد على التواجد الروماني، مثل كيزا[7].

وأما في الفترة الإسلامية فان المعلومات حول مدينة مستغانم ومينائها خاصة في القرون الأولى منه تكاد، تكون منعدمة، وكل ما أوردته المصادر يتسم بالعموميات، حيث يذكر بعضها أن مدينة مستغانم كانت تابعة في عهد الادارسة إلى أحفاد سليمان بن عبد الله بن الحسن بن الحسن أخي إدريس الأكبر، إلى أن تغلب عليها زيري بن مناد الصنهاجي سنة 342هـ/953م بدعم من الفاطميين[8].

وتجدر الإشارة إلى أن مدينة مستغانم كانت على العهد الفاطمي تابعة لولاية تيهرت التي كان يحكمها أحد ولاة الدولة الفاطمية[9].

وفي النصف الثاني من القرن الخامس الهجري (11م) بسط المرابطون نفوذهم على المغرب الأوسط، وذلك تحت قيادة يوسف بن تاشفين، الذي افتتح في حدود سنة 474هـ/ 1080م مدينة وهران وتنس ومستغانم وجبال وانشريس وأعمال شلف بأجمعها إلى الجزائر[10].

وتذهب جل الكتابات سواءً العربية منها أو الأجنبية إلى أن تأسيس مدينة مستغانم كان على يد هذا القائد المرابطي في النصف الثاني من القرن الخامس الهجري، حيث بنى بها مركزا حربيا يدعى حصن محال[11]، استقرت حوله حامية مرابطية للدفاع عن المدينة ضد الهجمات القادمة من البحر، وكذا إحباط الثورات الداخلية للقبائل المجاورة[12]، وحول هذا الحصن المشهور ببرج محال نما عمران المدينة[13].

ولعل ما يدعم هذا الطرح وصف ابن حوقل المتوفى سنة 380هـ المنطقة الواقعة بين تنس ووهران بقوله : "... ومنها (يقصد تنس) إلى مدينة وهران مراسٍ لا مدن بها شهيرة. .."[14]، وربما يدل هذا على أن مدينة مستغانم لم تكن سوى قرية صغيرة أسسها بعد ذلك يوسف بن تاشفين عند غزوه للمغرب الأوسط.

وفي النصف الثاني من القرن الخامس الهجري (11م) يذكر اسم مستغانم لأول مرة من طرف البكري الذي يصفها ضمن المدن الواقعة على الشاطئ وتحيط بها الأسوار، حيث يقول : "... وبين قلعة دلول هذه ومدينة مستغانم مسيرة يومين وهي على مقربة من البحر

وهي مدينة مسورة ذات عيون وبساتين وطواحين ماء، ويبذر في أرضها القطن فيجود وهي بقرب مصب نهر شلف في البحر..."[15].

والغريب أنه لم يتطرق إلى ذكر مؤسسها يوسف بن تاشفين، خاصة وأنه كان يعاصره، فهو عندما يصفها لا يتحدث عنها كمدينة حديثة بقدر ما يتحدث عنها كمدينة ذات أهمية من الناحية الاقتصادية والعمرانية، لكنه في نفس الوقت يذكرها بصفة "مدينة بجوار البحر"، وليس بصفة "ميناء" مما يدل ربما أن نشاطها التجاري كان محليا مع المدن المجاورة.

وفي القرن السادس الهجري (12م) يصفها لنا الإدريسي حيث يقول "... وهي مدينة صغيرة بها أسواق وحمامات وجنات ومياه كثيرة..."[16]، وبمقارنة ما ذكره البكري عنها في القرن الخامس الهجري (11م)، فإن الإدريسي يضيف إلى ذلك الأسواق والحمامات، مما يدل على أن المدينة قد عرفت انتعاش اقتصادي وحركة تجارية، ومع ذلك يصفها بالمدينة الصغيرة، ولا يشير إلى وجود ميناء بها.

أما في العهد الموحدي فتذكر المصادر أن عبد المؤمن بن علي أمر في عام (1162م/ 558هـ-559هـ) ببناء مائة مركب في موانئ المرسى الكبير، ووهران وآرزيو، وموانئ أخرى[17]، في حين استثنى ميناء مستغانم، وحتى المصادر عندما تتحدث عن القواعد البحرية للأسطول الإسلامي المغاربي في عهد الدولة الموحدية لا تذكر ميناء مستغانم، مع أنها تذكر الموانئ القريبة منه مثل ميناء تنس ووهران

وارزيو والمرسى الكبير، وهنين، وهذه كلها دلائل على أن ميناء مستغانم لم يكن صالحا لرسو السفن.

وفي القرن السابع الهجري (13م) يصفها علي بن سعيد المغربي فيقول: "... وفي شرقيها (أي تنس) مستغانم. وهي فرض مغراوة وبينهما ستون ميلا وينصب في شرقيها نهر شلف. وتقابلها على ساحل الأندلس دانية المسافة بينهما ثلاث مجار ونصف. وفي شرقيها مدينة الجزائر..."[18].

ويعلق إسماعيل العربي على هذا القول بأن مستغانم التي ذكرها البكري ووصفها ضمن المدن الواقعة على الشاطئ. ولكنه لم يدرجها ضمن قائمة المراسي التي أوردها مما يمكن تفسيره أنها لم تكن تستخدم للحط والإقلاع في عهده. على أن ابن سعيد المغربي يقول هي فرض مغراوة التي تقابلها على ساحل الأندلس دانية[19].

ويمكن أن نستنتج أيضا من عدم ذكر مرسى مستغانم من طرف البكري والإدريسي في القرنين الخامس والسادس الهجريين. لربما إلى القوس البحري الذي، ترسمه الواجهة الغربية. والمعرض للرياح القوية الآتية من الغرب، ولقد أثرت هذه الظاهرة بصورة سلبية على نشاط الميناء في تلك الفترة، عكس ميناء آرزيو الذي كانت تلجأ إليه السفن التجارية لأنه كان محمي من الجهة الغربية (انظر الخريطة رقم02).

وما يؤكد ذلك أنه لم يكن يوجد بمستغانم ميناء بالمعنى الحقيقي قبل سنة 1277هـ/ 1860م، وذلك لنفس السبب[20].

وأما ذكره من طرف علي بن سعيد المغربي في القرن السابع الهجري. فربما يكون قد تطور في هذه الفترة إلى مرسى صغير ترسو به سفن صغيرة، كانت لها علاقات تجارية محدودة مع بعض مدن الأندلس، خاصة وأن إنشاء الموانئ وتوسيعها قبل القرن السادس الهجري كان يتطلب جهدا وإمكانيات مادية كبيرة[21].

ومستغانم لم تكن مدينة ذات أهمية كبيرة في تلك الفترة، بدليل أن اسمها ذكر لأول مرة من طرف البكري في القرن الخامس الهجري، ووصفها الإدريسي في القرن السادس الهجري بالمدينة الصغيرة. كما يفسر عدم ذكر مينائها وبطئ نموها إلى إحاطتها ربما بمدن أكثر أهمية مثل تنس ووهران وتلمسان.

وفي القرن الثامن الهجري (14م) تصف لنا لوحة من الرخام منقوشة بخط أندلسي وصفا دقيقا ومهما لما قام به السلطان المريني أبي الحسن بعد فتحه لمدينة مستغانم، وهي اللوحة التأسيسية للمسجد الذي بناه سنة 742هـ/1341م ويقول ألفرد بال (Alfred Bel) أن بناء هذا الجامع هو الدليل الوحيد على مرور حكام فاس بمستغانم[22].

ومما وجد مكتوبا على هذه اللوحة أن السلطان المريني أبي الحسن وقف على الجامع الكبير حانوتين بالسوق الكبير وبعض الأفران، مما يدل على أن المدينة توسعت ونشطت بها التجارة، ولا

شك أنه كانت هناك مبادلات تجارية مع المدن المجاورة، كما أن ميناءها كان يستخدم لنفس الغرض مع الضفة الأخرى من البحر حتى قبل مجيء المرينيين.

حيث تذكر بعض المراجع أنه في سنة731هـ/ 1330م، بلغت قيمة المبادلات التجارية بين السلطات الكتالونية (إسبانيا) ومستغانم حوالي 3000 دينار ذهبي من الواردات و580 دينار ذهبي من الصادرات، حيث كانت مستغانم تصدر جلود الحيوانات والشمع النباتي، وتستورد الصناعات الحديدية والأقمشة[23].

وفي النصف الأول من القرن التاسع الهجري (15م) أورد الحميري نصا مشابها لما جاء به كل من البكري في القرن الخامس الهجري والإدريسي في القرن السادس الهجري، والواضح أنه منقول عنهما، بحيث لم يضف شيء على ما ذكراه[24].

وفي القرن العاشر الهجري (16م) يصف لنا الرحالة حسن الوزان مدينة مستغانم، وبعد أن أشار إلى تاريخها القديم وحضارتها الكبيرة، يصف لنا المدينة في الفترة التي عاصرها، فيذكر أراضيها الخصبة وبساتينها ودورها الجميلة، ونوه بوجود صناع كثيرون ينسجون الأقمشة، وفي الأخير يشير إلى مينائها الصغير الذي كانت تقصده السفن الأوربية للتجارة، حيث يقول : "..مستغانم مدينة بناها الأفارقة على ساحل البحر المتوسط..وكان لها في القديم حضارة كبيرة وسكان كثيرون..وفيها صناع كثيرون

ينسجون الأقمشة...لها ميناء صغير كثير ما تقصده السفن الأوربية لكن أصحابها لا يحققون أرباحا مهمة لشدة فقر السكان".[25]

ويتضح لنا أيضا من قول الحسن الوزان أن ميناء مستغانم بقي على حاله ولم يتطور كثيرا بدليل وصفه بالميناء الصغير، وهو نفس الوصف الذي يشير إليه ابن سعيد المغربي.

ولقد أعطى مجيء اللاجئين الأندلسيين مع مطلع القرن السادس عشر ميلادي واستقرارهم بمدينة مستغانم وضواحيها انتعاشا كبيرا لنشاطها الاقتصادي ونموها السكاني[26]، بحيث عرفت زراعة القطن انتشارا كبيرا في عهدهم[27].

وربما يعود هذا إلى نشاط ميناء مستغانم، وربط سكانها علاقات تجارية مع الدول المجاورة، بدليل وصف مارمول كاربخال في القرن 11هـ/17م ميناء مستغانم بالمرسى الجيد حيث يقول بأن: "... مستغانم مدينة موغلة في القدم بناها سكان البلاد الأصليون على سفح جبل مطل على ساحل البحر...لها مرسى جيد لكنه بعيد قليلا عن المدينة..."[28].

وفي القرن الثاني عشر هجري (18م)، عرفت مدينة مستغانم تحت سلطة باي الأيالة الغربية مصطفى بوشلاغم، انتعاشا كبيرا لنشاطها الاقتصادي والتجاري وكذلك العمراني، حيث قام هذا الباي ببناء عدة منشآت عبر كامل الأيالة[29].

واستغل الباي مصطفى بوشلاغم ميناء هذه المدينة لربط علاقات تجارية مع الضفة الأخرى من البحر المتوسط، بدليل انه بعد إعادة احتلال الأسبان لمدينة وهران سنة 1145هـ/1732م، لم يستطع هذا الباي الدفاع عنها، فخرج منها ونقل مقر حكمه إلى مستغانم، ويرجع مارسال بودان (Marcel Bodin) اختيار هذا الباي لمدينة مستغانم بدلا من معسكر التي كانت عاصمة البايلك من قبل، إلى حاجته للتزود بالعتاد والسلاح عبر الميناء من طرف الإنجليز، كما كان يفعل ذلك في ميناء وهران[30]، وهذه ربما أيضا إشارة إلى إعادة تهيئة الميناء ليصبح جاهزا لاستقبال السفن.

وفي سنة 1808م يصفها القائد بوتن (Boutin) بأنها مدينة صغيرة محصنة ولا يوجد بها حركة تجارية[31]، وربما يقصد هنا النشاط التجاري للميناء، وهذا طبيعيا لان ميناء المدينة كان محاصرا من طرف الاحتلال الاسباني بوهران، ولم تعرف المدينة الاستقرار إلا بعد الطرد النهائي للأسبان من وهران من طرف الباي محمد الكبير سنة 1207هـ/1792م[32].

وبقي مشكل ميناء مستغانم حتى بعد الاحتلال الفرنسي للمدينة سنة 1833م، حيث تشير معظم المراجع انه حتى سنة 1885م تاريخ بداية البناء الجدي للميناء لم يكن هذا الأخير صالح لرسو السفن، ولا يقدم لها الحماية الكافية[33].

حتى أن مدينة مستغانم لم تأخذ أهمية كولاية مهمة أثناء الاحتلال إلا بعد إنشائها للميناء، وذلك لنفس السبب (الرياح القوية الآتية من الغرب).

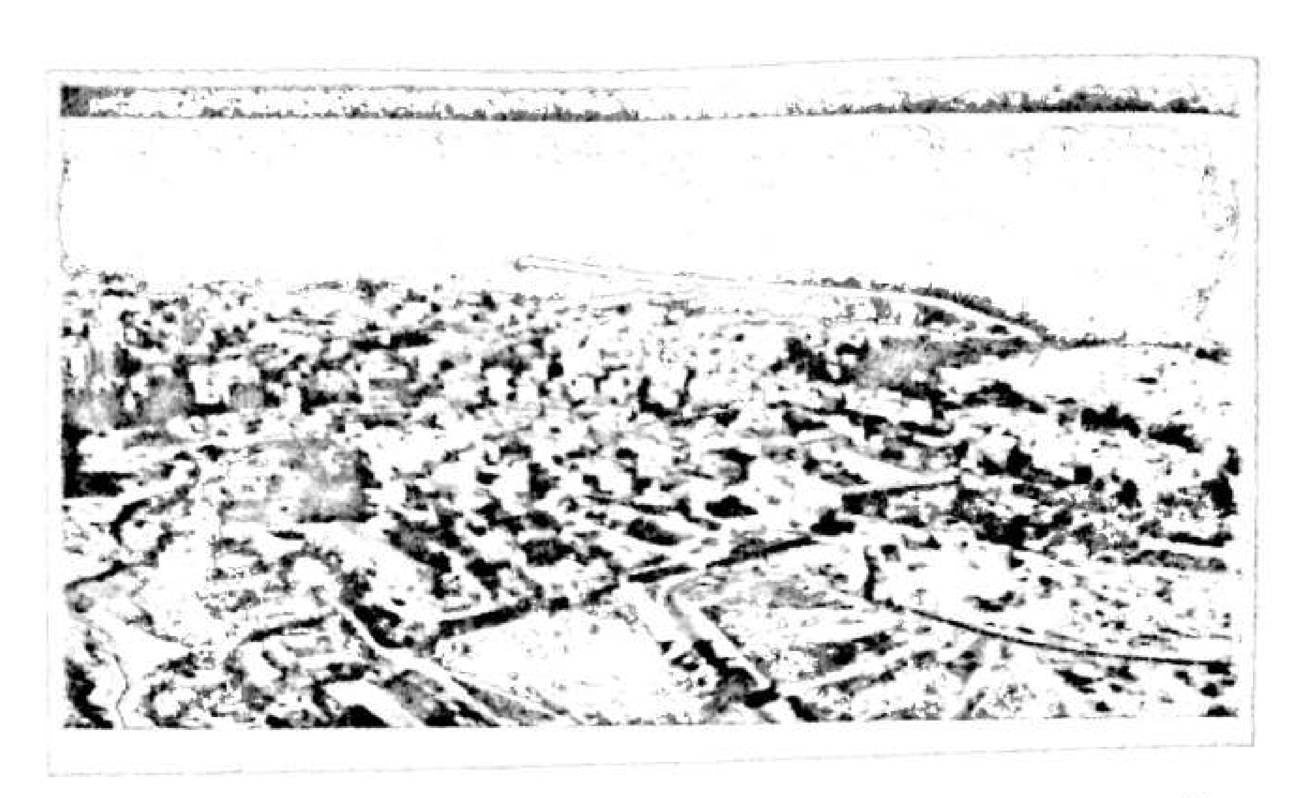
وهنا يعبر احد الكتاب الفرنسيين عن حالة ميناء مستغانم بعد الاحتلال فيقول : "...كان العمال عند نقلهم السلع إلى السفن يدخلون على بعد أمتار في الماء لوضع السلع في السفن، وفي حالة تغير الجو تسرع السفن للاحتماء في ميناء ارزيو الطبيعي..وقبل بناء الميناء بني رصيف ميناء متواضع على طول 80م على الجهة اليسرى لمصب وادي عين الصفراء الذي يمر وسط المدينة، ونقصت بذلك الفترة التي كانت تستغرق في نقل السلع..وبعد اخذ ورد بين مسئولي مستغانم وبين الحكومة الفرنسية تقرر بناء الميناء"[34].

والذي يوفر حاليا الأمن لكل السفن حتى الكبيرة الحمولة منه[35]. انظر (الصورة رقم : 01)، و(الصورة رقم : 02 و03).

خلاصة البحث

لقد ساعدنا الإطلاع على بعض مؤلفات المؤرخين والرحالة الذين تطرقوا لمدينة مستغانم بالوصف أن نستشف الدور الذي كان يلعبه ميناء مستغانم بالنسبة للمدينة، وحاولنا من خلالها تقريب الصورة التي كان عليها الميناء ومدى أهميته بالنسبة للمدينة، واستطعنا أن نخرج بالنتائج التالية :

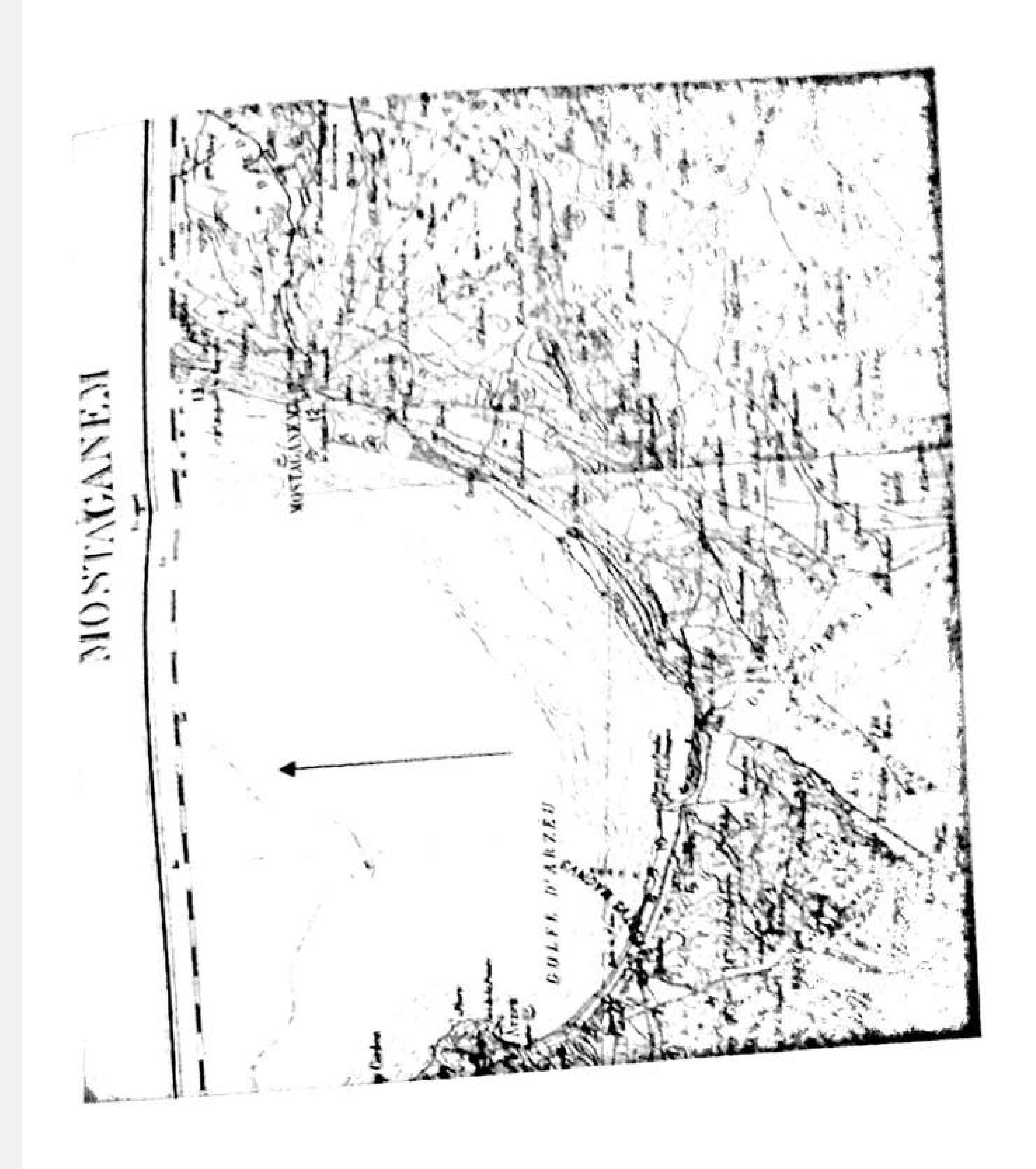
- إن مدينة مستغانم أخذت في التطور في غياب ميناء صالح للملاحة البحرية، حتى أن معظم المصادر والمراجع لا تتحدث عن مستغانم، إلا وتشير إلى صغر حجم مينائها أو عدم صلاحيته للنشاط البحري، وبالتالي فان ميناء المدينة قد اثر سلبا في تطور المدينة.
- يعود تأثير الميناء بالسلب على تطور المدينة إلى القوس البحري الذي ترسمه واجهته البحرية، والمعرض للرياح الآتية بشدة من الغرب، والتي غالبا ما تكون عنيفة، حيث كانت تتجه السفن الراسية قبل بناء الميناء إلى ميناء ارزيو المؤمن من الجهة الغربية.
- أما دوره الايجابي (غير مباشر) فكان رد الهجمات الاسبانية على المدينة، وذلك بحكم ان الميناء كان غير صالحا لرسو السفن ومنها الحربية، حيث يذكر مارسال بودان أن الأسبان لم يقوموا بأي جهود لاحتلال مدينة مستغانم بعد الحملات الثلاث الفاشلة للكونت دي الكودات (Conte D'Alcaudéte) سنوات (1543م-1547م- 1558م)، ويفسر ذلك بضعف ميناء المدينة، ويستدل بالرسالة التي كتبها الأمير Juan André Doria سنة 1593 "مستغانم ليس فقط لا تحتوي على مرفأ ولكن أيضا على ملجئ، فهي مدينة ضعيفة احتلت بدون مساعدة الأسطول من طرف الجنود الذين قدموا من وهران..."[36].
- بالرغم من موقع الميناء المعيب ووقوفه حاجزا أمام نمو التجارة البحرية للمدينة في العصور السابقة، إلا انه تم معالجة هذا العيب الطبيعي والتغلب عليه بعد مرور 60 سنة من الاحتلال.



الصورة رقم : 01 مدينة مستغانم وميناؤها في الفترة الاستعمارية



الصورة رقم : 02 و03 ميناء مستغانم في الوقت الحالي



الخريطة الطبوغرافية لمدينة مستغانم

الهوامش :

(1)- Belhamissi (M.) : **Histoire de Mostaganem**. (des origines à l'occupation française). S.N.E.D., Alger, 1976, P.18.

(2)- Priou (N.) : **Oran et l'Algérie en 1887,notice historique . Scientifique et économique** . T. 2. Oran, 1888, P. 201.

(3)- مارمول كاربخال، **وصف إفريقيا**، ترجمه عن الفرنسية محمد حجي وآخرون، ج2، دار النشر المعرفة، الرباط-المغرب، 1988، ص 350.

(4) -Gasser (J.) ; et d'autre, **Livre d'Or de l'Oranie**. Ed. De l'Afrique du nord, Illustrée, Alger, 1925, P.467.

(5) -Priou (N.) Et Bloch ; Op.cit,P.202-203.

(6) -Piesse (L.) ; **Itinéraire de l'Algérie de la Tunisie et de Tanger**. Paris, 1885, P. 270,Voir ;

- Lallemand (CH.) ; **L'Ouest algérien**, Challamel éditeur, Paris, 1891, P. 153-154.

(7) - Gsell (st), **Atlas Archéologique de l'Algérie**, F n 21, p02, Paris, Alger 1902-1911.

(8)- عبد الرحمان الجيلالي، **تاريخ الجزائر العام**، ط6، ج1، دار الثقافة، بيروت، لبنان، 1983، ص183.

(9)- رابح بونار، **المغرب العربي تاريخه وثقافته**، ط3، دار الهدى، عين مليلة-الجزائر، 2000، ص129.

(10)- ابن أبي زرع، **الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس**، دار المنصور للطباعة والوراقة، الرباط-المغرب، 1972، ص. 143. أنظر :

- عبد الرحمن بن خلدون، **العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر**، ط1، ، ج6، ص220، وج7، ص55، دار الكتب العلمية، بيروت- لبنان، 1992.

(11) - Jacob (M.) ; **L'Algérie pittoresque ou histoire de la régence d'Alger**. Toulouse, 1845, P. 114.

و انظر : - أحمد توفيق المدني، **كتاب الجزائر**، ط2، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، (د ت)، ص237.

(12)-Marcais (G.) : " **Mustaghanim**" In encyclopédie de l'islam T. 7 Paris, 1966, P. 722.

-- نسبة إلى بعض القبائل التي سكنت المنطقة، أنظر : Marçais (G.) ; Op.Cit, P 722.

(13)- أحمد توفيق المدني، المرجع السابق، ص. 237. أنظر :

- عبد الرحمان الجيلالي، المرجع السابق، ج1، ص.314.

(14)- ابن حوقل، **كتاب صورة الأرض**، ط.2، القسم الأول، مطبعة بريل، ليدن، 1967، ص. 77.

(15)- أبو عبيد الله البكري، **كتاب المسالك والممالك**، ج.2، تحقيق وتقديم : أدريان فان ليوفن وأندري فيري، الدار العربية للكتاب، المؤسسة الوطنية للترجمة والتحقيق والدراسات، بيت الحكمة، 1992، ص. 737.

(16)- الشريف الإدريسي، **وصف إفريقيا الشمالية والصحراوية، مأخوذ من كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**، تصحيح ونشر هينري بيراس، الجزائر، 1957، ص.71-72.

(17)- يحي بوعزيز، **الموجز في تاريخ الجزائر، الفترة الحديثة**، ج2، ص.405

(18) -علي بن سعيد المغربي، **كتاب الجغرافيا**، ط.1، تحقيق وتعليق إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1970، ص.142.

(19)- إسماعيل العربي، **دولة بني حماد ملوك القلعة وبجاية**، ش.و.ن.ت، الجزائر، 1980، ص. 257.

(20) Baudicour (L.) ; **Histoire de la colonisation de l'Algérie** Paris, 1860, P. 189. Voir :

-Anoyal (J.) ; " **Création d'un port : Projets et réalisation**", Revue municipale de Mostaganem, 1er Année .N 2, 1955-1956, P. 11

(21)- عز الدين أحمد موسى، **النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري**، ط.1، دار الشروق، بيروت-لبنان، 1983، ص.195

(22) -Bel(A.) ; **Inscriptions arabes de Fès**, extrait du journal asiatique (1917-1919), Paris, 1917, P. 398.

(23) -Belhamissi (M.) ; Op.cit, P. 51-52

(24)- محمد بن عبد المنعم الحميري، **الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق إحسان عباس، دار ا لقلم للطباعة، بيروت-لبنان، 1975، ص.558.

(25)- الحسن بن محمد الوزان، **وصف إفريقيا**، ط.2، ج.2، ترجمة محمد حجي، ومحمد الأخضر، 1983، ص.32.

(26) - ناصر الدين سعيد وني، **دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ط.1، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2000، ص558

(27) - Barbier (J.) ; **Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie**. Paris, 1855, P.234.

(28)- مارمول كربخال، المصدر السابق، ج2، ص. 350.

(29)- الأغا بن عودة المزاري، **طلوع سعد السعود في أخبار وهران والجزائر وإسبانيا وفرنسا في أواخر القرن التاسع عشر**، تحقيق ودراسة : يحي بوعزيز، ط.1، دار الغرب الإسلامي، ج.1، بيروت –لبنان، 1990 ص.275-276.

(30) - Bodin (M.) ; **Tradition indigènes sur Mostaganem itinéraire Historique et légendaire de Mostaganem et de sa région,** Oran, (S.D.), P46.

(31) -Boutin **; Reconnaissance des villes fort et batteries d'Alger**, publiés par Gabriel esquer, Paris , 1927, P. 124

(32)- أحمد بن هطال التلمساني، **رحلة محمد الكبير باي الغرب الجزائري إلى الجنوب الصحراوي الجزائري**، تحقيق وتقديم محمد بن عبد الكريم، ط.1، عالم الكتب القاهرة، 1969، ص.25.

(33) Anoyal (J.) « **Mostaganem port méditerranée** » Revue municipale de Mostaganem 1e année N1 août- septembre- octobre- 1955- p.04

(34) Anoyal (J.) ; '' **Création d'un port : Projets et réalisation**'', Revue municipale de Mostaganem, 1er Année, N 2, 1955-1956, P. 11.

(35) - X - **Le vieux Mostaganem** in journal d'économie politique régional, N. 17, 25 septembre 1920. p07

(36) Bodin (M.) ; Op.Cit, P.11-12

الفنادق ودورها التجاري في المغرب الأوسط

أ.د نعيمة عميروش
قسم التاريخ- جامعة الجزائر

لقد ازدهرت الحياة التجارية في المغرب الأوسط الإسلامي وبخاصة في بداية القرن التاسع الميلادي. فكانت الموانئ الساحلية التي أنشأها الملاحة الأندلسيين بمثابة أول خطوة نجم عنها تكوين مدن بحرية كتنس الحديثة ووهران وبونة الحديثة ومرسى الخرز ومرسى الدجاج وميناء بجاية، وهو ما تبرزه جليا كتب الرحالة على رأسهم ابن حوقل في القرن الثامن الميلادي والبكري في القرن العاشر والإدريسي في القرن الثاني عشر الميلادي من خلال ذكرهم لموانئ ومراسي المغرب الأوسط ودورها في نشوء أهم طرق الملاحة البحرية في البحر المتوسط مع الإشارة إلى نشاط التجار الأندلسيين في هذه الموانئ[1].

كما أن الموقع الإستراتيجي الذي يتمتع به المغرب الإسلامي المطل على البحر الأبيض المتوسط جعله محط أنظار الدول المتوسطية التي تسعى لتوسيع مصالحها التجارية والتوغل في القارة الإفريقية طيلة العصور الوسطى. حيث أُبرمت في القرن الثاني عشر الميلادي وتزامنا مع الحركة الصليبية ونمو الحركة التجارية للمدن الإيطالية، سلسلة من الاتفاقيات بين المغرب الإسلامي والإيطاليين

تواصلت إلى بداية القرن السابع عشر الميلادي، فكانت جنوا وبيزة الرائدتين في التجارة مع سواحل المغرب الأوسط، حيث سجلت أسبقية وجودهما في الحوض الغربي للبحر المتوسط منذ بداية القرن الثاني عشر الميلادي، وهو ما يتجلى في الاتفاقيات التجارية التي أبرمتها الدولة المرابطية مع جمهورية بيزة، حيث في سنة 1133 م، حيث أبحرت باخرتان مغربيتان إلى بيزة من طرف ملك المغرب علي بن يوسف بن تاشفين حملت على ظهرها بعثة دبلوماسية وهناك جرت مفاوضات بين الدولتين وتم على إثرها التوقيع على معاهدة سلام وتجارة سنة 1133م[2].

وفي سنة 1155م عقدت الدولة الموحدية اتفاقية مع جمهورية جنوة تضم عددا من البنود التجارية تتعلق بتجارة الجنويين في تونس وطرابلس وسبتة وسلا وبجاية كما هدفت هذه الاتفاقية إلى حفظ السلام بين البلدين وضمان علاقات طيبة[3]، وكانت الدولة الموحدية تحدد الموانئ التي ترسو فيها السفن المسيحية، ففي سنة 1186م أبرمت معاهدة مع تجار بيزا لم تسمح لهم بالمتاجرة إلاّ في سبته، ووهران، وبجاية، وتونس، والمرية. ولا ترسو سفنهم في بقية الموانئ المغربية إلاّ في حالة الظروف المناخية السيئة[4]، كما انضمت بعد ذلك كل من مدينة أمالفي ومدينة البندقية ومرسيليا إلى المنافسة التجارية على موانئ الساحل الشرقي[5]، كما صب القطلانيون انشغالهم منذ القرن الثالث عشر على النواحي والسيطرة على أهم

الموانئ المغربية كبجاية وتونس والمهدية ووهران والجزائر وطنجة وسبتة والجزيرة وجبل طارق[6].

ولعلّ تطور تجارة مدن المغرب الأوسط واهتمام المدن الإيطالية بها، دعمه اهتمام السلطة بإنشاء المؤسسات الاقتصادية والتجارية كدور صناعة السفن، الأسواق، القيسريات، والأهم بالنسبة لهؤلاء التجار المسيحيين المتوافدين إلى موانئ المغرب الأوسط، هو الاهتمام بإنشاء الفنادق التي تعتبر المأوى الوحيد لهم.

وقد شجعت الفنادق الموجودة في بجاية مثلا، التجار المسيحيين على المجيء والمكوث بها، خصوصا في القرن الثالث عشر الميلادي عندما سمحت الدولة الموحدية للتجار المسيحيين الجنويين والبيزيين والمرسليين ببناء فنادق لهم[7]، وهذا ما يعني أن هؤلاء التجار الأوروبين أصبحوا يمتلكون امتيازات اقتصادية مهمة في المنطقة، واكتسبوا مراكز تجارية ثابتة، وأن السلطة الحاكمة تشجعهم على الاستمرار في نشاطهم التجاري، ومن الطبيعي أن يزداد إنشاء فنادق التجار المسيحيين في كل الموانئ والمدن الساحلية والتجارية في المغرب.

فما هو دور الفندق في تدعيم تجارة المدن المتوسطية في موانئ المغرب الأوسط ؟ وكيف كانت سياسة السلطة المغربية تجاه هذه المؤسسات ؟ من هو المسؤول عنها ؟ كيف تم تنظيمها ؟. هذا ما سوف نحاول الكشف عنه من خلال هذه الدراسة.

لقد تعددت التسميات التي تطلق على المنشآت المعدة لاستقبال المسافرين في الدولة الإسلامية، ووردت بأسماء مختلفة فسميت في بلاد الشام (الخانات) والتي يعود أصلها إلى اللغة الفارسية، حيث كانت تعني المبنى المقام على الطريق لإيواء القوافل والجنود، وفي مصر الوكالات أو (قيسارية) وهي رومانية أو(كارافان سراي) وهي تركية وتعني (قصر القافلة)، و(سمسرة) في اليمن، و(فندق) في المغرب والاندلس التي يرجح البعض أنها واردة من اليونانية (Pandokeion)[8].

والفندق في المغرب الإسلامي هو اصطلاح يدل على محل للنزول أو لإقامة المسافرين خاصة من التجار ودوابهم وسلعهم، وهو عبارة عن مبنى كبير به مجموعة من الحجرات، تعرف بالبيوت، جميعها تحيط وتشرف على فناء رئيسي يتوسط المبنى، وتتكون معظم الفنادق من دورين، ولها مدخل واحد بوابته ضخمة يسمح بدخول الدواب التي يتم بواسطتها نقل السلع من وإلى الفندق[9].

وقد شاع استخدام مصطلح الفندق في أقطار المغرب الإسلامي، حيث عرف منذ عهد مبكر، فقد كان يوجد في القرن الثالث الهجري/ التاسع والعاشر الميلاديين، فندق بميلة في المغرب الأوسط يسمى فندق فرجون نسبة لمالكه، وفندق البلزميين بالقيروان برقادة[10]، وبما أن ميلة مدينة صغيرة، فهذا يؤكد وجود الفنادق قبل هذه الفترة خصوصا بالمدن الكبرى[11].

وقد كان لكلمة فندق في المغرب الإسلامي دلالة واستعمال قد لا ينطبق أحيانا على المفهوم المتعارف عليه، وهو ما تحدده المهام التي ارتبطت بالفنادق، والتي يمكن أن نستخلصها من خلال بعض الإشارات الواردة في المصادر الإسلامية، حيث نجد أكثر المهام شيوعا لفنادق المغرب ما يلي :

استعمال الفنادق للإقامة -نزل-، حيث كانت مكانا لإيواء الغرباء، وقد تعددت هذه الفنادق في المغرب كما تشير إليه كتب الرحالة، وكانت مقصدا للغرباء من مختلف الطبقات الإجتماعية، حيث يشير حسن الوزان إلى بعض الممارسات الرذيلة التي كانت تنتشر في فنادق فاس[12]. وكان عددها كبيرا حيث يذكر السبتي ثلاثمئة وستون فندقا بسبتة[13]، وبلغ عدد الفنادق في فاس المعدة للتجار والمسافرين والغرباء أربعمائة فندق وسبعة وستون فندقا أيام الناصر الموحدي[14]، ويرجع إزدياد عدد هذه الفنادق كون بعضها جمعت بين الإقامة والمهام التجارية فنجد :

استعمال الفنادق كوكالات تجارية تقوم بإستقبال وتخزين السلع، فقد ارتبطت العديد من فنادق المدينة بنشاط التجارة الداخلية وتجارة القوافل، حيث كان يتم استقبال البضائع القادمة من مختلف المدن في الفنادق وهناك تتم المبادلات والتخزين، إذ كان بالفنادق حجرات الإقامة بالدور العلوي ووسائل التخزين والعمل بالدور الأرضي.فيشير السبتي إلى فندق غانم الذي يشتمل على ثلاث طبقات

وبه أربعون بيتا وتسع مصريات وهو قديم البناء من بناء المرابطين[15]،
ويذكر حسن الوزان أن الفنادق التي كان يسكنها التجار من درجة
سامية كانت قريبة من الجامع[16]، وإلى جانب هذا النوع من الفنادق
توجد مجموعة أخرى اشتهرت بتجميع وتسويق سلعة محلية مثل
الفحم والزيت والملح، وقد يوجد أكثر من تاجر بهذه الفنادق
يشتركون في التجارة في سلعة من نوع واحد[17].

واستعمل الفندق كذلك كمستودع للسلع، فكانت الفنادق
عبارة عن مخازن، يذكر السبتي أن أعظم الفنادق بناءا وأكثرها
اتساعا ساحة الفندق الكبير بسبتة المعد لاختزان الزرع (القمح)،
ويحتوي على اثنين وخمسين مخزنا ما بين هري وبيت، تسع تلك
المخازن من قفزان الزرع الآلاف العديدة التي لا تبلغ الحصر، ومن
ضخامته أن له بابين : باب إلى صحنه والآخر إلى الشوارع المحملة
الدائرة بالطبقة الثانية لكون الأرض مرتفعة من تلك الجهة تدخل
على البابين الجمال بأحمالها مع الإرتفاع والإتساع الكبير، فإذا
أبصر الرائي ما يدخل منها على الباب الأعلى ودورانها في تلك
الشوارع بأقتابها وغرائر الزرع المحملة عليها هاله ذلك وتعجب
منه[18]، كما نهى يحي بن عمر البدويين إذا أتوا بالطعام ليبيعوه فلا
يتركوه في الدور والفنادق وأن لا يبيعوه في الفنادق ولا في الدور وأن
يخرجوه إلى أسواق المسلمين[19].

استعمال الفنادق في الصناعات الحرفية، لقد وجدت العديد من الفنادق التي خصصت لتجميع حرف وصناعات متشابهة، فكانت تحتوي على معامل أصحاب الحرف كالنجارين والقلانسيين إلى غير ذلك من الصناعات التي كانت تزاول بهذه الفنادق[20].

استعمال الفنادق كوكالات للتجارة الخارجية، حيث انتشرت في المغرب ابتدأ من القرن الثالث عشر الميلادي فنادق التجار المسيحيين، وهي أبنية خاصة للوكلاء التجاريين المسيحيين وقناصلهم، وارتبطت هذه الفنادق بنمو الحركة التجارية للمدن الإيطالية في موانئ الحوض الغربي للبحر المتوسط[21].

فبروز المغرب الأوسط بنشاطه التجاري في القرن الثاني عشر الميلادي كما سبق ذكره، اقتضى إقامة أمكنة لنزول المسافرين من التجار، فخصصت أبنية لذلك الغرض ومنه شاع استعمال مصطلح فندق للتعبير عن مقر إقامة التجار المسيحيين، على أنه لم نعثر على ما يفيد عن وضع هذه الفنادق قبل القرن الثالث عشر الميلادي، ومعظم الفنادق القائمة من هذا النوع يعود للعهد الموحدي والقليل منها قد يعود إلى العهد المرابطي. وبالمفهوم الذي عرفت عليه هذه الفنادق التي نتعرض لها في هذه المقالة فقد يكون هذا الاستعمال قد برز خلال هذه الفترة فقط وأن تلك الفنادق أحد نتائج التطور التجاري ونشاط حركة الموانئ التجارية، ولعل الفنادق التي وجدت قبل وتذكرها مصادر التاريخ الإسلامي في المغرب كانت مصطلحا مرادفا لما يعرف

في العمارة الإسلامية بالخان فكانت مؤسسة تجارية تزود النزلاء بالسكن وتخزين سلعهم وخدمات أخرى.

الفندق مكان لإيواء التجار المسيحيين

أقام التجار المسيحيون في المغرب في فنادق خاصة تخضع لقوانين صارمة، حتى يتسنى لهم إتمام أعمالهم على أكمل وجه في الموانئ ويرجع ذلك النوع من المباني إلى بدية العهد الموحدي، حيث انتشرت في المدن الساحلية، وذلك تسهيلا للتجار الوافدين إليها والعمل على راحتهم أثناء تواجدهم، وقد احتوت مدن المغرب الأوسط كمدينة بجاية وتلمسان على عدة فنادق. وحمل كل فندق اسم الجالية التي تقيم فيه ولا تزاحمها جالية أخرى فقد وجد في تلمسان فندقان خصصا لإقامة التجار الوافدين من جنوة والبندقية[22]، كما خصص فندق للميورقيين في مدينة بونة، وفندق للتجار المرسيليين في بجاية[23].

وكان مصطلح الفندق كان يشير إلى حي كبير أو مدينة صغيرة تقع إما بجوار المدينة المغربية أي في ربضها[24]، أو داخل المدينة وفي أهم مراكزها، أي حول المسجد أو بالقرب من دار الإشراف على عمالة الديوان[25].

وقد اهتم كلّ من أهل بيزة وفلورنسا وجنوة والبندقية والصقليين ومرسيليا وميورقة والأراغونيين والروسيين وكونط مونبليي الذين كانوا رعايا ملوك ميورقة وأراغون حتى سنة 1349م بإقامة مؤسسات تجارية بالمغرب، وكانت تونس والمهدية وطرابلس

وبجاية وتلمسان وسبتة ووهران من أهم المدن التي توجد بها فنادق المسيحيين وقد كان لبيزة وجنوة مراكز تجارية بكل من صفاقص وقابس وسلا منذ القرن الثاني عشر، وقد جاء في وثيقة لأراغون أن تجار جنوة كانت لهم وكالة دائمة وإعفاء خاص بجيجل[26].

ويقطن هذه الفنادق في الغالب الأعم التجار المسيحيون والقناصل، خاصة منهم ممثلي الشركات التجارية الأجنبية، التي تقوم بعملية التصدير والاستيراد والإشراف على التجارة وتنظيمها. ولعلها كانت تتمتع بحصانة تشبه في هذا الأمر البعثات الدبلوماسية والسفارات[27]، لذلك أصبح الفندق في المغرب يشغل مكانة هامة في العمران الاقتصادي.

ولا تشير المصادر التاريخية الإسلامية إلاّ نادرا إلى وضعية الفنادق ونزلائها في المغرب الإسلامي، في حين تعتبر الوثائق والاتفاقيات أكثر ما يفيد في تتبع تاريخ الفنادق ووصف وضعية التجار الأجانب وحياتهم اليومية في المدن الإسلامية[28]، وكان التجار المسيحيون يفضلون الإقامة قرب البحر[29]، فكان الفندق في المغرب المكان الأكثر أهمية بالنسبة لهم، لا يوجد بطبيعة الحال في كل مدن المغرب الأوسط، ولكن ما إن تظهر لدولة أوروبية الأهمية التجارية لمنطقة أو مدينة معينة في المغرب الإسلامي حتى تسعى عند السلطة للحصول على عقار مخصص لإيواء جاليتها من تجارها وعندما لا توجد مثل هذه المؤسسات يستخدم الفندق أو الخان

الإسلامي لذلك[30]، فقد كانت بجاية حلقة وصل تجاري مهمة لذلك أقام البيزيين بأعداد كبيرة فيها في القرن الثاني عشر[31]، وكانت هناك اتفاقيات تضمن لهم الامتيازات التي حصلوا عليها في شمال إفريقيا، مع أنه من الصعب تحديد تاريخ أول اتفاقية بين المغرب وبيزة إلاّ أنه أقدم تلك الاتفاقيات التي وصلتنا تعود لسنة 1230م، وقد جاء في أحد بنودها منح البيزيين حق اقامة فنادق وحمامات ومقابر وكنائس في كل مدن افريقية ومملكة بجاية[32]، ومع أن الجنويين كانوا يمتلكون مباني هامة في العديد من المدن حيث تشير اتفاقية 1230م إلى أن مخازن الجنويين إلى مخازن الجنويين في تونس كان أوسع من مخازن البيزيين غير أنها لا تتوزع في كل المدن التي تتاجر فيها جنوة لذلك كانوا يضطرون لكراء أمكنة لتخزين سلعهم في مخازن أجنبية، وفي اتفاقية سنة 1236م طورت فيها جنوة من امتيازاتها في المغرب حيث حصلت على حق بناء فنادق مفصولة عن فنادق غيرهم من الجاليات المسيحية في المدن التي كانت تتاجر فيها[33]. وكان للبندقية اتفاقيات مع المغرب منذ 1230م في نفس فترة اتفاقيات جنوة وبيزة ومرسيليا، ولكنها طورت امتيازات تجارها في تونس وبجاية إلى الحد الذي وصلته بيزة، فقد نصت اتفاقية في 1 أفريل 1251م مع محمد أبي عبد الله والذي يضمن لمدة 40 سنة حماية الأمير لتجارة البندقية البرية والبحرية، ويمنحهم الحق في إقامة فنادق لهم في كل المدن التي يتاجرون فيها، وفي 1252م منح أمير تونس لتجار فلورنسا امتيازات تجارية وحق إقامة كنيسة وفندق بتونس[34].

ولم يكن من الضروري إقامة فنادق في المدن الثانوية التي يتاجر بها المسيحيون فكان بالإمكان الاكتفاء بمحل متميز عن المتاجر المسيحية الأخرى حيث يودعون بضائعهم في آمان وكان ملك المغرب عام 1358م يضع تحت تصرف التجار البيزيين منزلا في حالة تعذر وجود فنادق في المدينة. وكان هذا الحق مخولا لكل المسيحيين اللذين منحهم السلطان امتيازات تجارية، ويذكر حسن الوزان أن صاحب قسنطينة آمر ببناء منازل ومخازن للجنويين اللذين كانوا يتجرون في ميناء سكيكدة[35]. كما كانت فنادق المسيحيين موجودة بحي واحد ومجاورة لبعضها البعض وقد حرصت المعاهدات على تفريق الفنادق لكي تستقل كل دولة بفندقها [36].

وعلى هذا الأساس أصبحت الفنادق مقرات سكنية مستمرة يستأجرها المقيمون لوقت طويل أو بصورة مؤقتة، مع ذكر أنه لا نجد مادة تاريخية تشير إلى إقامة التجار مع عائلاتهم في تلك الفنادق ويرجع ذلك أكيد إلى منعهم من اصطحاب واستقدام نساء من بنات جنسهم من طرف السلطات المغربية كما تعذر عليهم التزوج بنساء من أهل البلاد[37]، فالإشارات النادرة والواردة في المعاهدات حول وجود النساء لا تذكرهم كزوجات للتجار وهذا ما تشير إليه اتفاقية 1273م بخصوص قنصل القطاليين في بجاية ودخله المادي والذي يتضمن "الأجر ودخل الفندقين والحانة، أجر شقق ومعامل كلا من الصناع والنساء.."، وعلى الأغلب أن هؤلاء النسوة يعملن في الفندق[38]، كما أن بعض الوكلاء التجاريين كانوا يصحبون

أبناءهم الذين يتلقون المهنة ويخلفونهم في مناصبهم، مثلا البيزي ليونارد فيبوناتشي الذي صحب والده من مدينة بيزة إلى بجاية وضل هناك وقتا طويلا حيث أخذ هناك علوم الرياضيات[39].

لقد كانت الفنادق تدار وفق نظام دقيق، واختلفت ملكيتها في تونس سنة 1265م. فنجد الفنادق التي كانت تابعة للدولة والتي كانت السلطة الحاكمة تتدخل في بعض تنظيماتها، حيث أشارت معاهدة بين بيزة وسلطان حيث سمح هذا الأخير للبيزيين بإصلاح فنادقهم في بجاية وفي عنابة. كما سمحت لهم بتوسيع فندقهم في تونس على غرار فندق الجنويين[40]، كما أن بعض المعاهدات التي أبرمها حكام تلمسان مع الدول الأوروبية أشارت إلى أن إصلاح وتوسيع الفنادق يقع على عاتق دواوين البحر، مما يدل على أن ملكية بعضها يعود إلى الدولة الزيانية[41].

أما إذا كانت ملكا عقاريا للجالية المسيحية التي كانت تقيم بها، فهي التي تشرف على تسييرها وصيانتها وتوسيعها، وبناء الكنائس وترميمها. ففي سنة 1251م سمح أمير تونس للبنادقة بإقامة فنادق لهم في كل المدن التي يتاجرون فيها وضمن لهم حق ملكيتها وحرية تسييرها[42]، وفي سنة 1281م أعطى المجلس الأعلى للبندقية تعليماته لقنصلهم بتونس باستعمال جزء من حقوق كراء المتاجر والحمام العمومي وذلك لإصلاح الفندق[43]. وكان يتم تنظيم الفندق في صورة مدينة صغيرة على رأسها القنصل ثم مجلس

استشاري التجار والمتكون في أغلب الأحيان من 12 شخص تشبه في ذلك تنظيمات المدن التجارية الكبرى الأوروبية[44].

ولم تنص المعاهدات التي أمضاها الملوك المسيحيون مع الملوك المغاربة على إعطاء الحق لمواطنيهم لإقامة فندق غير متوفر على مقبرة وكنيسة، إذ توجد مقبرة خاصة بالجالية المسيحية قرب الفندق، وكنيسة يؤدون فيها شعائرهم وطقوسهم الدينية بحرية، لدرجة أن أصواتهم كانت تسمع من الخارج[45]، وكانت هذه الكنائس بسيطة في بنائها، وهي عبارة عن غرفة كبيرة، لا يسمح بارتفاعها وعلوها كثيرا[46]، وقد عرفت كنائس الجنويين والبيزيين باسم القديسة مريم العذراء Sainte marie، ولعل رجال الدين الذين يقومون بشؤون هذه الكنائس ويديرونها، كانوا يعينون من قبل أساقفة مدنهم الإيطالية[47]، ففي سنة 1272م طلب تجار بيزة ببجاية من أسقفهم رجوع الكاهن جافيروا الذي فرّ من المغرب بعد الحملة الصليبية التي قادها لويس التاسع على تونس[48]. وكان لكاهن بيزة لقب خوري (curi)، وقد كان خوري بجاية كخوري بيزة تابعا لكبير أساقفة بيزة ويؤدي له جزية سنوية وكانت إحدى متاجر الفندق بتونس تحت تصرف مقر الخوري الذي يخصصه لأموره الخاصة[49]، ولم تكن للجمهوريات الإيطالية في تلمسان كنائس أخرى خارج الفنادق.

كما كانت الكنائس موضع الاجتماع قاطني الفندق لما كان عليهم اتخاذ قرار جماعي كما كان الحال سنة 1298م لما اجتمع التجار والبحارة في كنيسة الفندق المارسيلي ببجاية لتعيين قنصلا لهم[50].

سور الفندق

يحيط بالفندق سور خارجي عالي سميك الجدران مبني من الحجر أو الآجر يقام بين فنادق مختلف الجنسيات ويفصله عن البناءات الأخرى، وله باب واحد منحدر وصلب يؤدي إلى ساحة مليئة بالأشجار تحيط بها أروقة فيها مداخل للمنازل والمحلات الخاصة بالتجار[51]، ويمثل هذا السور أو الجدار حدود للفندق بحيث تشير إلى ذلك بعض الاتفاقيات مثل الاتفاق الذي كان بين مملكة أراغون وتونس حيث طلبت من أن ترفع أسوار فندق الصقليين حتى لا يتمكن من الدخول إلاّ من البوابة الرئيسية[52]، كما مثّل حماية لهؤلاء التجار وسلعهم من سكان المدن، وفي هذا السياق أشار ابن عذارى إلى تجار جنوة الذين انتهبت أموالهم التي في فنادقهم في سبتة، ثم وقع الصلح وبموجبه عوّض أهل سبة الجنويين عما فقدوه[53]، وفي سنة 1293م في بجاية تعرض التجار المرسيليون للضرب لأنهم رفضوا تأدية الضرائب وتسليم السلع قبل أخذ ثمنها، كما شكلت الحانات المتواجدة في الفنادق مصدرا للصراع بين التجار والسلطات الإسلامية، حيث أنّ المسلمون يتسللون لشرب الخمر وكان أصحاب الحانات يبيعونهم رغم أن ذلك كان ممنوعا، ففي سنة 1273. 1274م طرد القنصل القطالوني في بجاية حيث اتهم

بالتسيير السيئ للقنصلية وبالسماح ببيع الخمر في مباني مخصصة لإقامة التجار[54].

وكان السور وسيلة للتفريق بين فنادق الطوائف المسيحية. ففي سنة 1234م أدت شدّة الصراع بين البيزيين والجنويين إلى طلبهم من السلطة في تونس من رفع السور من أجل التفريق بين الفندقين، فرغم تجاور فنادق كل من بيزة وجنوة والبندقية ولكن لا يسمح للتجار من الانتقال من فنادقهم إلى الفنادق الأخرى ويفصل بينهم السور[55].

تتم حراسة الباب الرئيسي للفندق حراسة شديدة وكل مداخله مراقبة، من طرف بوابين يختارون عادة من سكان المدينة المشهود لهم بالأمانة والصدق ويعتبرون جزءا من شرطة المدينة، ويحق لهم أن يمنعوا الأشخاص غير المرغوب فيهم، سواء كانوا من أهل المدينة أم أجانب، من دخول الفندق ما لم يكن لهم ترخيص من القنصل، أو غير مصحوبين بأحد المترجمين أو موظف من موظفي الجمارك، وحتى رجال الشرطة المسلمين لم يكن يسمح لهم بالدخول إلى الفنادق إذا كانوا يريدون أحد التجار المقيمين فيها، وقد يتوجب عليهم الاتصال أولا ومباشرة بالقنصل الذي يشرف على التاجر ومعالجة الأمر معه[56].

التخطيط المعماري للفندق

لقد كانت الفنادق ذات تصميم معماري واحد تقريبا في مختلف المدن وعلى مرّ العصور، فهو عبارة عن مبنى مربع الشكل

كبير الحجم، يتألف الفندق من طابقين أو ثلاثة طوابق، يخصص فيه الدور الأرضي للمخازن والدكاكين والإسطبلات والحمامات، والأفران وقاعة للمداولة والأحكام؛ تفتح على أفنية واسعة، وتحت أشجارها المياه الجارية، ويوجد بكل فندق فرن عمومي[57]. ولما كانت تلك الفنادق قد أقيمت خصيصا لراحة النزلاء الأجانب فقد أقيمت في بعض العمارات متاجر لبيع الخمر خاصة بالتجار المسيحيين، وقد كانت بلدية مرسيليا تفرض على مندوبها بسبتة ووهران وتونس وبجاية كراء متجر واحد لبيع الخمر للمسيحيين بفندق الدولة[58].

وتحيط بالفندق مساحات شاسعة داخلية تستعمل لتفريغ أو تحميل البضائع حتى يسهل على الموظف المكلف بالضرائب مراقبة حركة البضائع بعين المكان ودفع الرسومات المقررة عليها. أما الطابقان الأول والثاني، فقد خصصا لغرف نوم وراحة التجار[59].

وعليه احتوت الفنادق على مقر سكن القنصل وكنيسة ومقبرة وفرن ومكان كاتب العدل وفي غالب الأحيان يكون مجهز بحمام عمومي[60]، وإذا لم يتوفر الفندق على هذا المرفق، فإن الاتفاقيات كانت تنص على أن يوضع حمام المدينة العمومي يوما كل أسبوع في خدمة المسيحيين، وكان للتجار من البندقية في تلمسان، عكس الجاليات الأخرى، الحق في الذهاب إلى الحمامات العمومية بالمدينة كلما أرادوا ذلك تنفيذا للمعاهدة المبرمة مع الدولة الزيانية[61].

الفندق مكان لتبادل السلع

من الجدير بالذكر أن الفندق في المغرب عبارة عن بناء مخصص لإيواء التجار المسيحيين، تحفظ فيه بضائعهم ومخزن أو تباع بالجملة، فوظيفته في التخزين والبيع جملته قبل كل شيء مكانا لتبادل السلع، وكان الفناء أين تكون فيه السلع معروضة موضعا للمحادثات والاتفاقيات حيث تتم فيه عملية البيع والشراء، وتلك المبادلات كانت تحدث بين التجار المقيمين بنفس الفندق، كان بالإمكان إيجاد تجار أجانب أو حتى مسلمين[62].

فلم تمنح الإتفاقيات والمعاهدات للأوروبيين حق التوغل بتجارتهم إلى جوف الصحراء، وإنما كانوا ينتظرون بفنادقهم قدوم التجار المسلمين واليهود المحملين بالبضائع التي تشتهر بها المدن الداخلية وبلاد السودان[63].

دور القنصل في تسيير الفندق

كان ممثل الجاليات المسيحية هو القنصل يقيم في الفندق المسئول عليه والذي يتولى تنظيمه، كان يتم تعيين القناصل من طرف التجار الذين يعينون من بينهم مسئول وممثل لهم أمام السلطات المحلية، ولكن بسرعة أخذت حكوماتهم مهمة تعيين القناصل أو ترسيمهم [64]، ولكن المرسيلين ولمدة طويلة من الزمن قد تركوا لمواطنيهم التجار الذين يتراوح عددهم من عشرين إلى عشرة على الأقل حق انتخاب قنصل من بينهم في الموانئ التي تعين فيها البلدية

قناصل وكانوا يلزمون الشخص المعين بهذه الطريقة بقبول تلك المهمة[65] . فهناك من كان يرفض كما هو الحال بالنسبة لتاجر في بجاية سنة 1298م[66].

أما قنصل قطالونية فإنه إن كان أحيانا يعين من طرف التجار فإنه على العموم يتم تعيينه من طرف بلدة برشلونة . مجلس المئة . في بجاية، وفي تلمسان يعينه الملك الكونت . ملك أرغون كونت برشلونة[67]، وكان قنصل البندقية يعين من طرف دوق البندقة وحده[68]، وقد يكون القنصل مراقبا من طرف سلطة أعلى مرتبة منه ففي تلمسان تفوق سلطة القائد الأعلى (قائد القوات القطالانوأراغونية) سلطة القنصل الذي له سلطة الفصل بين الرعايا والتجار القطلانيين، وهو بمثابة القاضي الأعلى للمسيحيين[69].

كانت مدة خدمة القناصل قصيرة تتراوح بين سنة وسنتين[70]. وكانوا جميعا ينتمون إلى طبقة التجار حيث أن مرسيليا قد منعت في حوالي القرن الثالث عشر اختيار القناصل على تجار الخمر والسماسرة، ومن ثم لا تدخل في مهام القنصل الإشراف على متجر الخمر، ففي سنة 1273م .1274 م طرد القنصل القطالوني في بجاية حيث اتهم بالتسيير السيئ للقنصلية وبالسماح ببيع الخمر في مباني مخصصة لإقامة التجار[71].

وفي بعض الأحيان يحدث خلاف بين القنصل وأتباعه، ففي سنة 1285 م في بجاية طلب من تجار جاليته تفريغ سفنهم المحملة

بالقمح وبالتوجه بها نحو قطالونيا التي تحتاج إلى تخزين هذه المادة تخوفا من هجوم الفرنسيين عليها . ولكن التجار خافوا على أرباحهم فأفرغوا حمولتهم، بل أكثر من ذلك توجهوا إلى حاكم بجاية واشتكوا من تصرفات القنصل . فقام هذا الأخير باعتقاله[72].

كما قد تؤثر الخلافات والانقسامات بين التجار من نفس الجالية على القنصل ويتهم هذا الأخير بالميول لفئة على حساب فئة أخرى، وهو ما حدث لقنصل الميورقيين في بجاية في سنة 1330م الذي إتهم بكونه مجرما[73].

تعطي المعاهدات الحق للقنصل في مقابلة السلطان مرة في الشهر لمعالجة القضايا الخاصة بجاليته سواء التجارية أو القضائية في حالة الخلاف بين أي تاجر مسيحي ومسلم. فبموجب معاهدة 1265م بين بيزة وتونس يسمح للقنصل بمقابلة الوالي مرة في الشهر، كما يمكنه مقابلة والي المدينة التي يقيم بها مباشرة وفي كل الأوقات للنضر في انشغالات جاليته[74]، أو مرة في الأسبوع في حالات نادرة[75]. وإذا كان القنصل العام يوجد في مدينة ما ، فإن نوابه كانوا يمثلونه في مدن أخرى ويشرفون على فنادق لهم[76].

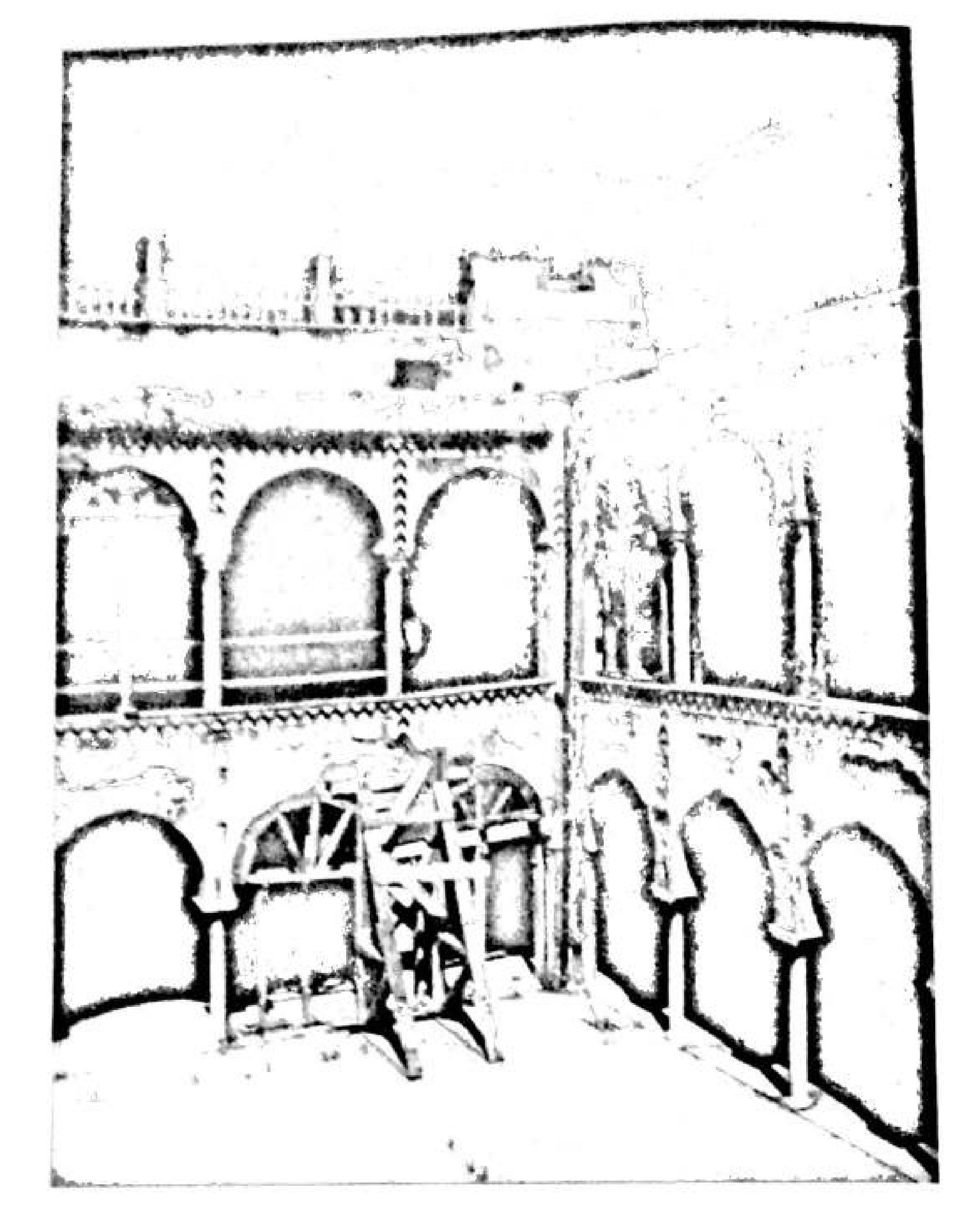
ويسمح للقنصل باصطحاب أربعة أو ثلاثة خدم وحصانين، وعلاوة على ذلك كان القناصل يتصرفون في عدد كبير من الأعوان المكلفين بوظائف ثانوية مثل الوكلاء ومستخدمي الفنادق والكتبة

والعدول. وكان القنصل يقتطع جزءا من دخل الفندق الذي يشمل مبلغ كراء غرف الفندق والمخازن كراتبا له[77].

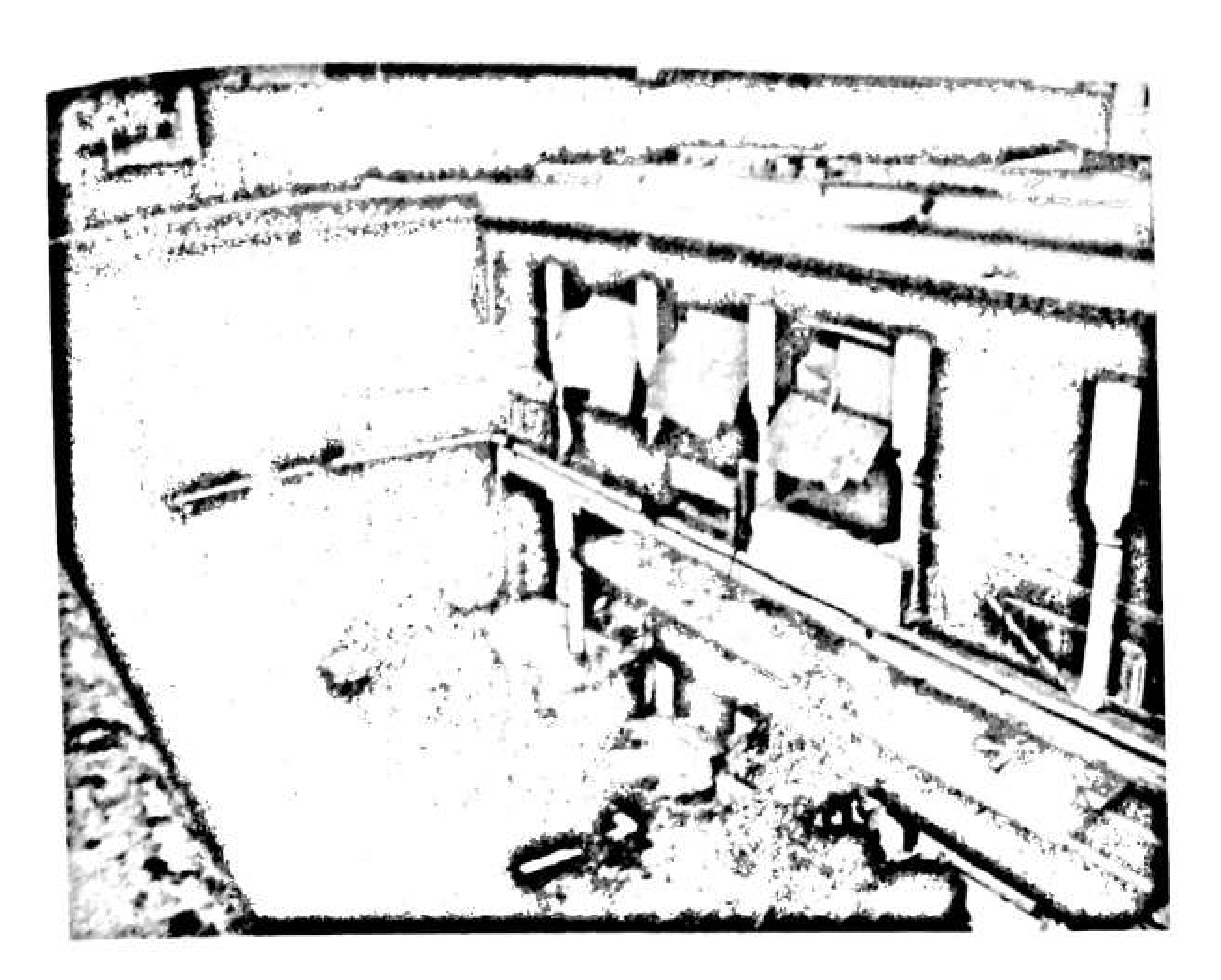
فقد كان للقناصلة سلطة الفصل في كل النزاعات المدنية والجنائية التي تحدث بين مواطنيهم وكان يطبق عليهم القوانين والأعراف الجارية في بلادهم وذلك في القضايا التي لا يوجد بها أي طرف آخر أجنبي[78].

على العموم تمثلت الوظائف الأساسية للقنصل في تسيير شؤون الفندق وإدارته، وفي القضاء بين الجاليات المسيحية والدفاع عن مصالحها سواء تجاه السلطات المحلية أو الأجانب.

وفي الأخير يتضح من خلال كل ما ذكرناه، أن هذه الفنادق في المغرب كانت تمثل أحياء تجارية لمجتمعات مسيحية صغيرة تعبر عن هويتها السياسية وتمارس حريتها الدينية في ضل حماية السلطة الإسلامية، ومرتبطة بالنشاط الاقتصادي للموانئ المغربية الإسلامية عن طريق احتوائها لتجارة تلك الموانئ.



لوحة01 بناية فندق قديم بالجزائر



لوحة 02 بناية فندق قديم الرباط.

الصور مأخوذة من الموقع الإلكتروني

www.2.ac-lille.fr/arabe/caravanserails.htm

الهوامش :

(1) . أنظر ما ذكره الرحالة والجغرافيين المسلمين في وصف موانئ المغرب الأوسط، ابن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، لبنان، 1992، ص 79،76، أبي عبيد البكري، المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب، مكتبة المثنى، بغداد، ص86،81، أبي عبد الله الادريسي، القارة الإفريقية وجزيرة الأندلس، مقتبس من كتاب نزهة المشتاق في إختراق الآفاق، تحقيق وتقديم وتعليق اسماعيل العربي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 153، 161، 169، 171-175.

(2) . Mas -LATRIE(Louis de), Traités de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au moyen age, paris,1866 , p.22

أنظر كذلك، عبد الهادي التازي، التاريخ الدبلوماسي للمغرب من أقدم العصور إلى اليوم، مطابع فضالة -المحمدية، 1987، المجلد الخامس، ص 219-220.

(3) .Mas –LATRIE , Op.cit. p. 106 .

(4) - Ibid. p. 28

(5) أنظر علاوة عمارة، دراسات في التاريخ الوسيط للجزائر والغرب الإسلامي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص144.

(6) عمر سعيدان، علاقات اسبانيا القطلانية بتلمسان في الثلثين الأول و2 من القرن 14م، دراسة وثائق ورسائل ومعاهدات وتعاليق وتحاليل، طبعة 1، الجمهورية التونسية، 2002، ص48.

(7) .Mas –LATRIE , Op.cit. p.89-90.

(8) -Cyril glasse , Dictionnaire Encyclopedique de L islam , traduction Yve Thoraval, preface de Jacques Berque , article : Funduq , Caravanserail , p. 132 , 75.

(9) - Ibid. p.132

(10)ـ القاضي النعمان، كتاب افتتاح الدعوة، تحقيق فرحات الدشراوي، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، الشركة الوطنية للتوزيع تونس، 1986، ص 71، 52.50.

(11)ـ إبراهيم حركات، النشاط الاقتصادي الإسلامي في العصر الوسيط، إفريقيا الشرق، الدار البيضاء، 1996، ص196 ويشير البكري إلى عدد كبير من الفنادق المنتشرة في مختلف أنحاء المغرب، ص 35، 36، 40، 56، 72، 75، 79.

(12)ـ الحسن ابن محمد الوزان الفاسي، وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي، محمد الأخضر، طبعة 2، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1983، ص 231-232.

(13)ـ محمد بن القاسم الأنصاري السبتي، اختصار الأخبار عما كان بثغر سبتة من سني الأخبار، تحقيق عبد الوهاب بن منصور، طبعة 2، الرباط، 1983، ص38.

(14)ـ ابن أبي زرع الفاسي، روض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، الرباط، 1972، ص46-48.

(15)ـ ابن القاسم الأنصاري، نفس المصدر، ص 39، والمصرية يقصد بها الشقة.

(16)ـ الحسن الوزان، نفس المصدر، ج1، ص 233.

(17)ـ مثل فندق الزيت، فندق الفحم، فندق الملح أو فندق الخضر، حيث حملت هذه الأسماء بإعتبارها الفنادق التي إختصت بتجميع وتسويق هذه الأنواع من السلع. أنظر برا275. وكان يوجد في بجاية وتونس فندق الخمر، وإختص بتجميع وبيع الخمر بموافقة ومراقبة السلطان، أنظر

Mas -LATRIE, Traités de paix .p213.

(18)ـ ابن القاسم الأنصاري، نفس المصدر، ص 39.38.

(19)ـ يحي بن عمر الأندلسي، كتاب أحكام السوق، تحقيق محمود علي مكي، الطبعة1، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 2004، ص78.

(20)ـ أنظر جودت عبد الكريم يوسف، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين الثالث والرابع الهجريين، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 81.

(21) وسنتطرق لدراسة هذا النوع من الفنادق بالذات من خلال هذه المقالة

(22) حسن الوزان، نفس المصدر، ج 2، ص 20.

(23) (documents) Mas -LATRIE, Traités de paix ,p 176, p 97

فكل مدينة ساحلية تربطها علاقات تجارية مع المدن الأوروبية تتوفر على فندق خاص بجالياتها، قد لا نجد ذكر لاسمه في المصادر الإسلامية أو في الوثائق التي تكتفي بذكر نشاط التجار ووضع القنصل.

(24) القادري بوتشيش، تاريخ الغرب الإسلامي، طبعة 1، دار الطليعة للطباعة والنشر، بيروت، 1994، ص95.

(25) أنظر ابن القاسم الأنصاري، نفس المصدر، ص 41، أنظر كذالك
Charles-Emmanuel Dufourcq, La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au moyen âge ,Paris,1975, p116

(26) Mas -LATRIE, Traités de paix ,p 92.

و أنظر كذلك عبد الهادي التازي، نفس المرجع، م 5، ص233.

(27) .Charles, E. DUFOURCQ, L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIIIè et XIVè siècles, Paris, 1968, p. 52

(28) وقد استفدت في هذه الدراسة من وثائق Mas -LATRIE, Traités de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au moyen âge.

(29) برانشفيك، تاريخ افريقية في العهد الحفصي، ج 1، ص 464.

(30) . Dominique Valérian , « Les marchands latins dans les ports musulmans méditerranéens : une minorité confinée dans des espaces communautaires ? », Identités confessionnelles et espace urbain en terre d'islam, éd. Méropi Anastassiadou-Dumont, REMMM, 107-110, 2005, p. 439

(31) - Mas Latrie (Louis de),Aperçu des relations commerciales de l'Italie septentrionale avec l'Algérie au moyen âge. Extrait du tableau de la situation des établissements Français en Algérie, 1843-1844. Imprimerie royale, Paris, 1845, p 8-9

(32)-Ibid. p 10.

(33) -Ibid. p 13.

(34)- Ibid. p 14-15.

(35).Mas -LATRIE. Traités de paix ,p 92.

أنظر كذلك عبد الهادي التازي، المرجع السابق، ص 234، حسن الوزان، نفس المصدر، ج 2، ص55.

(36) عبد الهادي التازي، نفس المصدر، ص 232.

(37) برانشفيك، المرجع السابق، ج1، ص 463، 464.

(38) .Dufourcq,Op.cit.p120.

ويذكر دومنيك أن النساء الموجودات في الفندق واللائي تشير إليهن المعاهدات هنّ جواري أمهات أولاد بقوا مع أسيادهم، ونجد ابن عبدون ينهى في كتاب نساء دور الخراج عن كشف رؤوسهن خارج الفندق، كما نهى عن أن يكون متقبل فنادق التجار والغرباء امرأة، وفيه إشارة إلى وجود نساء يعملن في الفنادق بالمغرب والأندلس.

أنظر Dominique Valérian , Op.cit. 440

و ابن عبدون التيجيبي، رسالة في القضاء والحسبة، تحقيق فاطمة الإدريسي، طبعة 1، دار ابن حزم، لبنان، 2009، ص110، 113.

(39).. Mas -LATRIE, Traités de paix, p 130-131 , Dominique Valérian , Op.cit.p440

(40)16 .- p,Mas Latrie, Aperçu des relations commerciales

(41) سامي سلطان، "الجاليات الإيطالية في الدولة الزيانية"، مجلة سيرتا، عدد 10، أفريل 1988، ص91.

(42) .Mas Latrie, Aperçu des relations commerciales ,p14.

أنظركذلك، سامي سلطان، نفسه.

(43) التازي، نفس المرجع، ج5، ص 233.

(44) .. 2Dominique Valérian , Op.cit. 44

(45). Mas LATRIE, Traités de paix, p90. Attallah Dhina : Les états de l'occident musulman aux XIIIè et XIVè siècles, Alger : OPU/ENAL, 1984, p.380.

(46) محمد بن أحمد بن قاسم العقباني، تحفة الناظر وغنية الذاكر في حفظ الشعائر وتغيير المناكر، تحقيق : علي الشنوفي، مجلة المعهد الفرنسي للدراسات الشرقية بدمشق، عدد19، 1967، ص171

(47) .90 Mas LATRIE, Traités de paix, p

(48) -Ibid. p47-48.

(49) .- Ibid p.90-91 Dominique Valérian , Op.cit p442.

(50) .- Dominique Valérian , Op.cit. 442

(51) عبد الهادي التازي، نفس المصدر، ص 231.

(52) .. Dominique Valérian , Op.cit. 440-441

(53) ابن عذارى أبو العباس، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تطوان 1960، ج3، ص 346، 347.

(54) .. Dufourcq, Op.cit.p119 -120

(55) -Dominique Valérian , Op.cit. 441.

(56) -Mas LATRIE, Op.cit, p. 91.

(57) -Ibid. p.89-90.

أنظر اللوحة رقم 01 و02

(58) وتمكنهم كذلك من كراء متجر لخياط، وآخر لإسكافي ومتجران لصانعي الجلود، وتوصيهم بتخصيص متجرين : واحد لهم وآخر لكاتب. وينص القانون على أن توضع رهن إشارة التجار الموازين والمكاييل المصدّقة من طرف السلطات المعنية بالبلدية. ويمنع هذا القانون تربية الخنازير كما يمنع إقامة العاهرات بالفندق، أنظر :

Mas -LATRIE, Op.cit. p. 89-90.

(59) -Dominique Valérian , Op.cit. 442 .
Mas -LATRIE, Traités de paix, p185.

(60) القادري بوتشيش، تاريخ الغرب الإسلامي، ص 95.

(61) .p 105 Mas –LATRIE, Traités de paix.

(62) Ibid.p.194 . أنظر كذلك،
Dominique Valérian , Op.cit. 442-443

(63) Mas -LATRIE, Op.cit., p.183-184.

(64) Dufourcq, Op. cit.p117.

(65) Mas -LATRIE, Traités de paix, p. 88.

(66) برا نشفيك، تاريخ افريقية في العهد الحفصي، ج1، ص 465.

(67) Dufourcq, Op.cit.121.

(68) وفق معاهدة 1251م بين سلطان تونس والبندقية، أنظر
Mas Latrie, Aperçu des relations commerciales .p14.

(69) Dufourcq, Op.cit.118

أنظر كذلك، عمر سعيدان، علاقات اسبانيا القطلانية بتلمسان، ص 55،54.

(70) عبد الهادي التازي، نفس المرجع، ج5، ص230.

(71) Dufourcq, Op.cit.p 119-120.

(72) Ibid. p.118-119.

(73) -Ibid.

(74) -Mas -LATRIE, Traités de paix, p.87.
Mas Latrie, Aperçu des relations commerciales p11.

(75) برانشفيك، تاريخ افريقية في العهد الحفصي، ج1، ص467.

(76) نفس المرجع، ج1، ص469.

(77) نفسه.

(78) المرجع السابق، ج1، ص 467.

العلاقة التجارية بين الجنوب الجزائري والموانئ من خلال أعمال "كاريت CARETTE"

د/ عبد العزيز شهبي
المدرسة العليا للأساتذة
بوزريعة

تقديم

عاش "ارنست كاريت Ernest CARETTE" بين عام 1808 وعام 1890. كان ضابطا برتبة نقيب في سلاح الهندسة للجيش الفرنسي بالجزائر. كما كان عضوا باللجنة العلمية الجزائرية وكاتبا لها.

وظهرت أعمال "كاريت" في مجموعة الاستكشاف العلمي للجزائر خلال سنوات 1840-1841-1842، والتي نشرت بأمر من الحكومة الفرنسية [1]، وكانت تنقسم إلى خمسة أصناف :

1. العلوم التاريخية والجغرافية (16 مجلد)
2. العلوم الطبية (مجلدان)
3. الفيزياء العامة (مجلدان)
4. العلوم الفيزيائية والحيوانية والنباتية والجيولوجية (16 مجلد)
5. الآثار والفنون الجميلة (3 مجلدات)

فخص "كاريت" مجموعة العلوم التاريخية والجغرافية بجزأين هما :

- الجزء الأول يتمثل في : «دراسة للطرق التي يسلكها العرب بالجزء الجنوبي من الجزائر وعمالة تونس». وكان الهدف من تلك الدراسة، هو وضع خرائط جغرافية للطرق في تلك المنطقة.
- الجزء الثاني تمثل في : «بحوث في الجغرافيا وتجارة الجزائر الجنوبية». فكتب بالتفصيل عن حركة التجارة بين مختلف مدن الجنوب الجزائري، وكذا البضائع التجارية.

كما قدم "كاريت" في مجالات أخرى عدّة أعمال، من أهمها : «من تجارة الجزائر مع إفريقيا الوسطى وبلدان البربر» [2].

ولا شك أن الطرق هي الرابط بين المناطق المختلفة. وعليها تقوم حركة التجارة الداخلية والخارجية، كما يرتبط بعض هذه الحركة بالموانئ البحرية على الساحل الشمالي. لاسيما من حيث الواردات والصادرات.

وبذلك كانت أعمال "كاريت" مهمة، وجديرة بالدراسة والتقديم في هذا المجال.

الطرق

" Etude des routes suivies par les arabes, dans la partie méridionale de l'Algérie et de la Régence de Tunis " [3]

قسم "كاريت" الجزء الأول من أعماله إلى نقاط انطلاق ووضع لها أرقام. ويمكن أن نختصر المراكز الكبرى وارتباطها بالشمال الذي يصلها إلى الموانئ.

نقطة الانطلاق رقم 9. تخص بسكرة (ص 58)

يقول "كاريت" : نعلم أن بسكرة حاليا هي مستعمرة من طرف الفرنسيين. وموقعها إذا هو محدد بدقة. ونحن هنا نعطي نتائج الدراسات التي وُضعت بعد الاحتلال، كمعطيات حقيقية، لمعرفة بعض المحطات الرابطة.

ثم يقوم بعرض التفاصيل كالتالي :

محطات الوصول : 1. الجزائر عن طريق بوسعادة. ....117 مرحلة

عن طريق المسيلة. .... 98 "

2. قسنطينة. .... 59 "

3. سطيف. .... 52 "

4. تبسة. .... 73 "

أولا من بسكرة إلى الجزائر (ص 59)

عموما ، يوجد طريقان يصلان من بسكرة إلى الجزائر

فالطريق الأول يمر جنوبا على بوسعادة

والطريق الثاني يمر شمالا على المسيلة

1) من بسكرة إلى بوسعادة : (ص 59 – 63)

يقوم "كاريت" بعرض مفصل للمراحل من حيث العدد وأسماء الأماكن والمحطات ويقسم المسافة بين بسكرة وبوسعادة على ثلاث

محطات بمختلف مراحلها، فطريق الشرق من بسكرة إلى مدوكال يحدد بـ22 مرحلة.

ويمر المسافرون المتجهون عموما من بسكرة إلى مدوكال، بالأوطاية والحمام، وهما محطتان في الطريق من بسكرة إلى قسنطينة.

ثم يقوم بتقسيم الطريق بين بسكرة ومدوكال إلى محطات ومراحل. كما يقوم بتحليل الطريق المؤدي من بسكرة إلى بوسعادة عن طريق مدوكال، ويستخلص أنه يحتوي على 51 مرحلة.

بينما المساحة بين بسكرة وبوسعادة عن طريق الوسط تقدر بـ49 مرحلة

2) من بسكرة إلى المسيلة : (ص 63 – 64)

لا يوجد إلا طريق واحد يمر على مدوكال وعين الكلبة، ويتكون من 22 مرحلة.

ثم يعطي "كاريت" تفاصيل تلك المراحل.

3) من بوسعادة إلى الجزائر : (ص 64- 65)

- من بوسعادة إلى سيدي عيسى بن محمد = 21 مرحلة
- من سيدي عيسى إلى سور الغزلان = 11 مرحلة
- من سور الغزلان إلى حمزة (البويرة حاليا) = 10 مراحل
- من حمزة إلى وادي الزيتون = 5 مراحل

- من وادي الزيتون إلى الجزائر = 21 مرحلة
- النتيجة من بوسعادة إلى الجزائر = 68 مرحلة

كما يشرح تفاصيل هذه المراحل.

4) من المسيلة إلى الجزائر : (ص 66- 67)

يوجد طريقان من المسيلة إلى الجزائر، أحدهما يصل إلى سيدي عيسى وهو طريق الغرب، والآخر وهو طريق الشرق يمر على النوارة، ويلتقيان في حمزة.

- طريق الغرب من المسيلة إلى سيدي عيسى = 12 مرحلة
- المسافة بين المسيلة وحمزة عن طريق سيدي عيسى = 33 مرحلة
- طريق الشرق من المسيلة إلى حمزة عبر النوارة = 28 مرحلة

حوصلة

1. الطريق من بسكرة إلى الجزائر المار ببوسعادة هو كالتالي = 117 مرحلة :

بوسعادة. ....49 مرحلة

سيدي عيسى. ....21 "

حمزة. ....21 "

الجزائر. ....26 "

2. الطريق من بسكرة إلى الجزائر، مرورا بالمسيلة هو كالتالي = 98 مرحلة :

المسيلة.........39 مرحلة

سيدي عيسى......12 "

حمزة............21 "

الجزائر.........26 "

ثانيا : من بسكرة إلى قسنطينة : (ص 68 – 75)

يوجد طريقان رئيسيان يصلان من بسكرة إلى قسنطينة، فالطريق الأول يمر بباتنة والقنطرة.

والطريق الثاني يمر بجبل الأوراس، ولكنه قليل العبور، بسبب القبائل التي تعيش في الجبال، وتجعل الطريق غير آمن لمسافرين معزولين.

1- **الطريق من قسنطينة إلى بسكرة عبر القنطرة** = 63 مرحلة، وهو كالتالي :

الانطلاق من قسنطينة : - مول الاصنام.........24 مرحلة

- باتنة...............7"
- مرجة الاكسور.......10"
- القنطرة............5"
- لوطاية.............7"
- بسكرة.............10"

2- الطريق من قسنطينة إلى بسكرة عبر الأوراس،

يقع إلى الشرق من الطريق السابق، ويمر بتزولت، ومنعة، وجمورة والبرانيس، وتتراوح مسافته بين 65 و59 مرحلة حسب فرعي الطريق.

كما يشرح "كاريت" تفاصيل هذه الطرق والمسافات بين المحطات.

ثالثا : من بسكرة إلى سطيف : (ص 75 – 81)

يمر الطريق من سطيف إلى بسكرة عبرة طبنة أو مدوكال.

1 طريق طبنة : تتراوح مسافته بين 52 و47 مرحلة. حسب فرعي الطريق.

2 طريق مدوكال : تحدّد فيه المسافة بين سطيف وبسكرة بـ66 مرحلة

رابعا : من بسكرة إلى تبسة : (ص 81- 89)

يمر الطريق من بسكرة إلى تبسة عبر خنقة سيدي ناجي

1- من بسكرة إلى خنقة سيدي ناجي

توجد ثلاثة طرق من بسكرة إلى خنقة سيدي ناجي. فالأول يمر بتهوذا، والثاني يمر بقرطة، والفرع الثالث وهو الأطول. يقع جنوبي الفرعين السابقين، محاذيا مجرى وادي جدي، إلى غاية حوش سيدي صالح. ثم يتجه إلى خنقة سيدي ناجي، عابرا باديس مثل الفرعين الآخرين، ومتبعا مجرى وادي العرب.

وحدّد المسافة بين بسكرة وخنقة سيدي ناجي كالتالي :

- من بسكرة إلى خنقة سيدي ناجي عبر تهوذا، وبادس = 21 مرحلة. كما يلي :

- تهوذا. ....5 مرحلة
- باديس. ....9 "
- الخنقة. .....7 "

- من بسكرة إلى خنقة سيدي ناجي عبر قرطة، وزريبة الواد، وبادس = 24 مرحلة، كالتالي :

- قرطة. ....4 مراحل
- زريبة الواد. ...10 "
- باديس. ....3 "
- الخنقة. ....7 "

- من بسكرة إلى خنقة سيدي ناجي عبر سيدي عقبة، وحوش سيدي صالح، وزريبة الواد، وبادس = 29 مرحلة وهي كالتالي :

- سيدي عقبة. ....4 مراحل
- حوش سيدي صالح. ...10 "
- زريبة الواد. ....5 "
- بادس. ....3 "
- خنقة سيدي ناجي. ...7 "

2- من خنقة سيدي ناجي إلى تبسة

توجد أربعة طرق تؤدي من خنقة سيدي ناجي إلى تبسة، كالتالي :

- الطريق الأول يعبر خيران وسبيخة النمامشة ، ومسافته = 36 مرحلة
- الطريق الثاني يعبر جلال والسبيخة ، ومسافته = 42 مرحلة
- الطريق الثالث يعبر جلال وسيدي عبيد ، ومسافته = 52 مرحلة
- الطريق الرابع يعبر بودخان وسيدي عبيد ، ومسافته = 45 مرحلة

النتيجة : وبهذا تكون المسافة الاجمالية بين بسكرة وتبسة = 73 مرحلة

وقد شرح "كاريت" تفاصيل الطرق والمسافات والمحطات ، وتكلم عن المحطات القديمة ، وأجرى مقارنات ، ووضع تعليقات.

نقطة الانطلاق رقم 11

من خنقة سيدي ناجي إلى تزولت (ص 97)

يمر الطريق من خنقة سيدي ناجي إلى قسنطينة بخيران. وتكون المسافة من خنقة سيدي ناجي إلى خيران 9 مراحل، ومن خيران إلى قسنطينة 18 مرحلة ، وبالتالي تكون المسافة الإجمالية 27 مرحلة.

نقطة الانطلاق رقم 55

تعتبر تقرت عاصمة وادي ريغ. (ص 220- 225)

1) **من تقرت وصولا إلى** : - بسكرة. ....46 مرحلة

- سيدي خالد. ......50 "
- الفيض. ....43 "
- دمّد. ....74 "

2) يمر الطريق **من تقرت إلى بسكرة** عبر قرى وادي ريغ وصولا إلى المغير، ومسافته 26 مرحلة.

ومن المغير إلى بسكرة، توجد ثلاثة طرق هي :

- طريق الوسط. ....18 مرحلة
- طريق الغرب يعبر مليلي. ....24 مرحلة
- طريق الشرق يعبر سيدي عقبة. ....20 مرحلة

ويذكر "كاريت" جميع القرى والأماكن التي تعبرها الطرق ويحدد المسافات مع التعليقات.

3) من تقرت إلى سيدي خالد. (ص236 – 237)

يمر الطريق عبر المغير، وتقدر المسافة بـ50 مرحلة – مع تفاصيل كثيرة

نقطة الانطلاق رقم 56 :

من **تماسين إلى تقرت**، تقدر المسافة بـ3 مراحل

نقطة الانطلاق رقم 57 :

من **كوينين** (إحدى القرى الرئيسية بوادي سوف) وصولا إلى (ص 242- 250)

- تقرت. ....24 مرحلة
- الفيّض. ....30 مرحلة (عبر قمار)
- بسكرة. ......51 مرحلة (عبر الفيض أو المغيّر)
- تبسة. ....91 مرحلة (عبر الجرف)

ويعطي "كاريت" كل التفاصيل الدقيقة للمحطات والأماكن

نقطة الانطلاق رقم 63

غرداية (عاصمة وادي ميزاب)

1)- من غرداية إلى تقرت = 82 مرحلة (ص 264)

وتتركب المسافة من توقرت إلى غرداية كالتالي : - بليدت عمر.......5 مراحل

- الحجيرة.........15 "
- نقوسة..........17 "
- قرارة...........27 "
- غرداية.........18 "

2) من غرداية إلى بوسعادة (ص 271- 272)

يعبر الوطية وزكار، وتقدّر المسافة بـ 115 مرحلة

نقطة الانطلاق رقم 64

من **متليلي إلى غرداية** = 10 مراحل (ص 272)

نقطة الانطلاق رقم 65

من **القرارة إلى غرداية** = 18 مرحلة (ص 272-273)

نقطة الانطلاق رقم 67

ورقلة (عاصمة الواحات) (ص 276 — 297)

- من ورقلة إلى القرارة......... 24 مرحلة
- من ورقلة إلى نقوسة.......... 6 مراحل

- من ورقلة إلى الأغواط يوجد طريقان : أحدهما يعبر غرداية= 94 مرحلة :

- من ورقلة إلى غرداية. ....32 مرحلة
- من غرداية إلى الاغواط. ......62 "

والطريق الآخر يعبر القرارة = 94 مرحلة :

- من ورقلة إلى القرارة. ....24 مرحلة
- من القرارة إلى بريان. ....16 "
- من بريان إلى الاغواط. ....54 "

التجــارة

Recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie Méridionale " [4]"

وهي الجزء الثاني من أعمال "كاريت CARETTE" في هذا الموضوع.

قسم "كاريت" هذا الجزء إلى ثلاثة كتب، ويهم هذا الموضوع الكتابان الأول والثالث.

<u>الكتاب الأول</u> : مناطق التبادل. جاء فيه : (ص10- 88)

1) - تقسيم الجزائر الجنوبية إلى ثلاثة أقسام. وكل قسم يضم المناطق الرئيسية وموقعها الجغرافي، وعواصمها، وعدد مدنها وقراها، وإنتاجها، ونشاطها.

- منطقة الصحراء الشرقية :

تضم وادي سوف، ووادي ريغ، وتماسين، وورقلة، والزيبان، والأوطاية.

- منطقة الصحراء الوسطى :

تضم وادي ميزاب، وأولاد نايل، والحضنة.

- منطقة الصحراء الغربية :

تضم واحات القصور، وجبل عمور، وأعالي الشلف، وأولاد سيدي الشيخ.

2) - **العلاقات التجارية بين الجزائر وإفريقيا** (ص 89- 100)

3) - **الأسواق** (ص 101- 107)

منها : **واحات توات**، وما جاورها، والمتمثلة في : عين صالح، وأوغروت، وتيديكلت، وأقبلي، وأولف، وتيت، وتمنطيط، والزاوية، وانتبو، وتابركوزة، وتيميمون، وشروين

4) - **أسواق التوارق** (ص 107...)

<u>الكتاب الثالث</u> : **مواد التبادل. جاء فيه :**

أ) - **الحركة العامة للسلع**

1- **الحركة الداخلية** : (ص 185- 195)

تقوم القوافل بنقل السلع بين جنوب الجزائر وشمالها، وبين الشرق والغرب، فتنقل إلى التل التمور وأقمشة الصوف، بينما تنقل إلى الصحراء الحبوب، والقطن، والأغنام، والسمن.

ويذكر "كاريت" جميع القبائل التي تقوم بهذه الحركة التجارية، والمناطق التي تنشط فيها، والأسواق التي تصل إليها في الشمال مثل : تلمسان، والمدية، وتيارت، وسعيدة، والشلف، وثنية الأحد، وجندل وبوغار، من ناحية الغرب. أما من ناحية الشرق فقسنطينة، ووادي العثمانية، وتلاغمة، وبوسعادة، والمسيلة.

وتعتبر بوسعادة حلقة وصل يوميا بين مدينة الجزائر وسكان الزيبان، فهي تتصل ببسكرة، وتقرت، والأغواط، ووادي ميزاب، ومفتوحة على المدية غربا، وقسنطينة شرقا.

2- الحركة الخارجية : (ص 196-204)

وهي العلاقات الجزائرية بعمالة تونس، والمملكة المغربية. ومناطق الجنوب.

يشير "كاريت" إلى أن المواد المستوردة من أوربا، والمتمثلة في النسيج، ومواد التجميل، والحديد، وغير ذلك من السلع، تأتي من إيطالية وفرنسا، ومالطا إلى المملكة المغربية عبر جبل طارق، وإلى عمالة تونس.

ومن هناك تجد المصنعات الأوربية طريقها إلى الجنوب الجزائري، كما تصله داخلة مباشرة من موانئ وهران، والجزائر، وبجاية، وسكيكدة، وعنابة.

ويلعب الجنوب الجزائري دور الوساطة في الحركة التجارية الخارجية، بين مناطق جنوب الصحراء، والمناطق الشمالية التي تعتبر أيضا مناطق وموانئ للسلع المصدرة إلى أوربا والمستوردة منها.

2) – النقود، والمكاييل، والأسعار : (ص 205- 213)

بيّن "كاريت" تعدد النقود المستعملة، واختلاف المكاييل والأسعار باختلاف المناطق في الجنوب الجزائري.

3) – المنتوجات الرئيسية للجزائر الجنوبية

1- زيت الزيتون : (ص 214-216)

ينتج الزيتون في حدائق بسكرة، والسفوح الجنوبية لجبل الأوراس، وجبال القبائل. وباعتبار أن إنتاج بسكرة من زيت الزيتون قليل، فهي يأتيها من جبال الأوراس، وتسوقه إلى الزيبان ووادي ريغ وورقلة.

ينما إنتاج القبائل من الزيتون فهو يمتد من قسنطينة شرقا إلى شرشال غربا. ويسوق جزء من زيت الزيتون في أسواق مدينة الجزائر، ليصدر إلى مرسيليا، ومنها إلى باريس

2- أقمشة الصوف : (ص 216-220)

ينتج الجنوب الجزائري : البرنوس، والحايك، والحلاية، والزرابي، ولكن يبقى إنتاجه قليل الفعالية بالنسبة لإنتاج تونس، والمناطق الشمالية.

3- التمور والنخيل : (ص220-228)

تنتج التمور في البيئات الصحراوية المناسبة لها، ويكثر إنتاجها لاسيما في واحات توات، وتيديكلت، والأغواط، ووادي ميزاب، وورقلة، وتقرت، وتماسين، والزيبان، ووادي سوف.

وبينما تتغذى كل مناطق الجزائر من هذه التمور، فجزء كبير منها يصدر إلى أوربا.

وفي مناطق النخيل يعصر من قلب النخلة اللاقمي، وهو شراب مطلوب جدا. وتستعمل أخشاب النخيل في سقف البيوت، كما تستعمل أيضا للتدفئة أيضا وأغراض أخرى.

1- **الحبوب** : (ص 228-230)

تعتبر سهول الغيض بالزاب، وسهول الحضنة، المنطقة الوحيدة المخصصة لإنتاج الحبوب بالجزائر الجنوبية. ويُسوق الإنتاج في المناطق المجاورة.

2- **البرود وغيره** : (ص 231...)

من أهم المناطق المنتجة للبرود في الجزائر الجنوبية : منطقة الزيبان وأولاد نائل، حيث توجد مناجم ملح البرود.

ويختم "كاريت" بترجمة المعطيات، والمعلومات التي أوردها في جداول منظمة ودقيقة.

خلاصة

من خلال تقارير الضباط، تمكنت فرنسا من مدّ الطرق بين مختلف المناطق، وربطت الجنوب الجزائري بالشمال والموانئ الساحلية، وذلك للهيمنة على الحركة التجارية، والاستفادة من الثروات.

الملاحق

1- La collection Exploration scientifique de l'Algérie

Exploration scientifique de l'Algérie pendant les années 1840, 1841, 1842 publiée par ordre du gouvernement et avec le concours d'une commission académique. Paris : Impr. royale, 1844-1867, 39 vol.

La collection comprend 39 volumes publiés entre 1844 et 1867 à partir de matériaux collectés pour l'essentiel entre 1840 et 184[illegible]. Elle est divisée en cinq séries :

- Sciences historiques et géographiques (18 vols.)

- Sciences médicales (2 vols.)

- Physique générale (2 vols.)

- Sciences physiques : Zoologie, Botanique, Géologie ([illegible] vols.)

- Archéologie et Beaux Arts (3 vols.)

2- Carette, E. Du commerce de l'Algérie avec l'Afrique centrale et les états barbaresques : réponse à la note de M. Jules de Lasteyrie, député, membre de la commission des crédits supplémentaires, sur le commerce du Soudan / par E. Carette. A. Guyot, Paris : 1844

3- Carette, E. Etude des routes suivies par les Arabes dans la partie méridionale de l'Algérie et de la Régence de Tunis. Imprimerie royale, Paris, 1844

4- Carette, E. Recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie méridionale. Suivies d'une notice géographique sur une partie de l'Afrique Septentrionale, par E. Renou. Imprimerie royale, Paris 1844

العلاقات التجارية بين ايالة الجزائر وليفورن خلال القرن الثامن عشر ودور اليهود فيها

الأستاذة بليل رحمونة
جامعة معسكر

إنّ تناول علاقات الايالة مع ليفورن خلال القرن 18م، يضعنا في إشكالية تاريخية، خاصة بالعلاقات العامة والعلاقات الخاصة باليهود الذين سيطروا وبصفة شبه كاملة على التبادل التجاري مع هذا الميناء التوسكاني. ففي البيان التجاري المؤرّخ بـ 22 فبراير 1822[1]، والمتضمن قائمة البضائع المصدرة على متن السفينة Brigantin الليس Lys بقيادة القبطان جوزيف جاك Joseph jacque de Marseille تم إحصاء 18 محمل يهودي، ومسلمين ومسيحيين لحساب 24 تاجر يهودي، و3 تجار مسلمين وتاجرين مسيحيين.

وتعود أهمية علاقة الايالة التجارية مع ليفورن التي احتلت المرتبة الثانية بعد مرسيليا إلى يهود ليفورن، الذين زادت هجرتهم نحو الجزائر خلال القرن 17م، باعتباره العصر الذهبي للقرصنة، فتوزع هؤلاء عبر مختلف المدن الجزائرية. وكانت هذه الفئة تحت حماية القنصل الفرنسي[2] مقابل دفع حقوق القنصلية كعلاوة أو أجر إضافي Casuel، بسبب المضايقات الإدارية ولذلك لأنّ الأقليات الأجنبية لم تكن لديها تمثيليات دبلوماسية[3]..

وتوسعت هجرة يهود ليفورن، بعد أن ذاع صيتهم في حوض البحر الأبيض المتوسط، وأوربا كتجار أقوياء. فقد استفادوا من ميثاق الامتياز الذي اصطلح عليه بـ : Livornana والذي يسمح للتجار اليهود بالإقامة في موانئ بيزا pize وليفورن، فبموجب هذا الامتياز سمح لهم دوق توسكانا[4] بإنشاء مخازن للبضائع وإقامات للعبيد، مصدرها القرصنة.

وقد سمحت علاقة هؤلاء اليهود مع بني جلدتهم بالجزائر، وتنقلاتهم المستمرة بين المدينتين، بتسويق البضائع، التي يصعب تصريفها، في الموانئ الأوروبية. وتثبت الوثائق، والكتابات أهمية المبادلات مع ليفورن، ومرسيليا، من خلال التجار الكبار الذين وردت أسماؤهم بصفة تكرارية في السجلات التجارية كعائلة ابوقية، وسفورنو، وبوشناق، وفالنسي، وسرور وغيرها من العائلات.

وأسست العائلات الليفورنية التجارية المنتقلة إلى الجزائر، شركات ووكالات تعد اللبنة الأولى للشبكة التجارية اليهودية، التي تحول نشاطها إلى احتكار فعلي للتجارة الخارجية، فكانوا تحت حماية الداي، وحكومة الأتراك، وقناصل فرنسا وانجلترا[5]، ويقول شالر في هذا الصدد :

"إن مراسلتهم مع اليهود الآخرين المقيمين في الخارج جعلت منهم الطائفة الوحيدة من السكان التي لها معرفة صحيحة بالشؤون الخارجية..."[6]

وكانوا المصدر الأساسي لتسريب المعلومات حول شؤون الايالة السياسية، والاقتصادية وعن القرصنة[7] لصالح السلطات الرسمية التوسكانية، والقناصل الأجانب إما عن طريق الرواية الشفهية أو الرسائل.

أهمية العلاقات التجارية مع ليفورن

لقد عرف يهود ليفورن كيف يستفيدون من الاضطرابات والتحولات التي طبعت حوض البحر المتوسط منذ القرن 16 م، ومن التشتت الجغرافي للفارين منهم من الأندلس الذين تم توظيفهم في الهياكل التجارية المنتشرة في جنوب أوربا وايالات شمال إفريقيا، فقد استغل هؤلاء معرفتهم بقضايا العملة، وباللغات، والمعاملات التجارية، التي فاقت إمكانيات حكام الجزائر[8]. إلى جانب مهاراتهم وانعدام البنوك، في تنشيط وخلق نظام من القروض والضمانات بفوائد خيالية.

وبفضل نشاطاتهم الواسعة جعلوا من ليفورن، ومرسيليا، والجزائر، مثلثا ذهبيا ومحورا رئيسيا، للنشاط التجاري المتوسطي، فهي موانئ لتجارة متعددة[9]، ومراكز تجارية بين أوربا ودول المغرب.

وقد احتلت العلاقات التجارية الجزائرية عامة، واليهودية خاصة مع ليفورن مكانة مميزة في التجارة الخارجية للايالة. فهي تحتل المركز الثاني بعد مرسيليا، لوجود أعداد كبيرة من اليهود وهجراتهم المتزايدة. فقد وجدوا كل التسهيلات التجارية، ويتأكد

ذلك من خلال ديناميكية حركة الهجرة اليهودية بين ليفورن والجزائر بصفة مستمرة إما عن طريق الممارسة الشخصية أو في شكل العلاقة بين التاجر ووكيله Le majeur et le facture[10] فعلى سبيل المثال لا الحصر كان (سلمون ليفي برام وكيلا لأبيه حاييم اليزا ليفي) في مدينة الجزائر، وإسحاق ستورا وكيلا لأبيه يعقوب ستورا (1770).[11] وجاكوب إسرائيل دي تونس الذي ذهب إلى ليفورن وترك بالجزائر أخوه جاكوب إسرائيل وابنه إسحاق[12] وبذلك تكون العلاقة بين التاجر ووكيله هي علاقة قرابة (عائلية).

إن العلاقة التجارية المبنية على الروابط العائلية[13] جعلتها تحتفظ بأعمالها وتجارتها بليفورن مدعمة إياها باستشاراتها بالجزائر، بدلا من أن تهاجر كلية إليها. وبذلك تكون حركة الهجرة اليهودية مجرد حركة لرأس المال التجاري اليهودي المبني على الربح الذي قد يصل إلى 400%. فحركة رجال المال والأعمال اليهود لم تكن ترتبط بالرغبة في الاستقرار في منطقة معينة وذلك هو حال أبراهام بوشعرة (ابن مقدم الطائفة اليهودية الذي استقر فترة في ليفورن حيث تولى أشغال أبيه)[14]، ثم عاد إلى الجزائر في 1757.

لقد لاحظ Fillipini أعتمادا على سجلات الضرائب سنة 1809 أن البيوت التجارية اليهودية ذات الأصل من شمال إفريقيا تمثل 42.64% من مجموع البيوت التجارية وتدفع 41.53% من مستحقاتها

Patente[15]، ويشكل يهود شمال إفريقيا 30% من مجموع الفئة النشيطة والبيوت التجارية الثلاث التي تقوم بالعمل المصرفي هي[16]:

سلمون كوهني باكري ← 101640 فرنك مستحقات مدفوعة.

دافيد بوشناق ← 945000 فرنك مستحقات مدفوعة.

ايزايا عربيد ← 807455 فرنك مستحقات مدفوعة.

هذه البيوت مكلفة بتطوير مكانة اليهود في تجارة ليفورن، المصرف الأول والثاني نجد لهما ذراعا في الجزائر وهي تعكس لنا حقيقة النفوذ المالي لليهود الذين استفادوا أيضا من نظام الكمبيالة[17] إذ تبادلوا بموجبها السلع مع أروبا، آسيا وإفريقيا. وقد تعود جذور النجاح التجاري ليهود ليفورن إلى ما قام به جاكيت Jaquete[18] الذي نجح في توطيد علاقاته مع الطبقة الحاكمة بالجزائر بتقديم خدمات استشارية وتجسسية عن البلاد الأوروبية.

العلاقات التجارية

بفضل هذه الفئة نشطت المبادلات التجارية مع هذا الميناء، فهم عنصر فعال في الدائرة التجارية، إذ يقومون بدور الوسيط الذي يقدم رأس المال – القرض – بسعر فائدة 3% في الشهر أي 36 % سنويا[19]، فكم هي الأرباح التي يجنونها من وراء هذه العملية البنكية ؟ وغالبا ما يكون تسديد هذه القروض في ليفورن لدى عميلهم هناك.

أ.السفن المستعملة

عند تناول العلاقات التجارية من الضروري التطرق إلى الوسائل التقنية وهنا سنعتمد على Fillipini الذي تفحص المحفوظات الأرشيفية[20] ألا وهي السفن التجارية باعتبارها أداة للتجارة ومعظمها من النوع المتوسط[21] (كالبولاكر والترنانة والبنك). فما هي جنسية السفن التي اعتمد عليها التجار في عملية المبادلات بين الجزائر وليفورن ؟. وهذا الجدول يبين جنسية هذه السفن خلال القرن 18م.[22]

السنة	انجلترا	الدانمارك	إسبانيا	فرنسا	اليونان	هولندا	[illegible]	السويد	[illegible]	النرويج
700				.00						
705										
				.00						
710	6.08								3.92	
714						.67				
	6.67									
725				.75						
730	.22									
				1.78		2.92				
734										
	6.50									
770				1.59				2.70		8.90
775	6.56									
				.44						
780					1.19					
	8.40								2.82	
790										
								4.71		6.95
795		.42	1.45	.00			1.50			
								2.16		2.38
	.90									
				3.05						

نستشف من خلال الجدول الضرورة في استعمال السفن الأجنبية لضمان التبادل التجاري ليس فقط بين الايالة وليفورن بل حتى مع مناطق شمال إفريقيا والدول الأوروبية، وتعكس النسب الواردة في الجدول سيطرة السفن الفرنسية وكذلك الانجليزية والهولندية في النصف الأول من القرن ١٨م، بينما تظهر في النصف الثاني سيطرة الدول المحايدة السويد والبندقية وراقوزا، حيث تراجعت الحاجة إلى السفن الفرنسية باستثناء سنة 1775، فنستنتج[23] أن اليهود استعملوا سفنا ذات جنسيات تربطها بالايالة معاهدات واتفاقيات.

إن طبيعة العلاقات التجارية وحركة رأس المال تجعلنا نعتقد أن المحرك الأساسي والشركة الأم مقرها ليس ايطاليا بل الجزائر، فليفورن تمنحهم سهولة الانخراط في الأوساط التجارية المتوسطية ثم العالمية، أما الشركات والوكالات الملحقة مقرها المركزي ليفورن[24] التي تتوفر فيها شروط تأمين البضائع (إذ تم تأمين البضائع من الجزائر إلى ليفورن سنة 1780 بمبلغ Pezze 14.225 أي ما يعادل 69.702 ليرة)[25].

إن أهمية الميناء كونه منطقة عبور للبضائع المستوردة والمصدرة للمناطق التي توجد معها علاقات مباشرة، فمن خلالها تقام استثمارات تجارية مربحة خاصة للتجار الكبار الذين يسعون إلى ضمان علاقاتهم التجارية مع ليفورن وتوسيع أفاقها التجارية كـ : كوين سودال Coen Sudel ودنينوس[26]، والميزة الأخرى أن العلاقات بين الطائفة اليهودية اتخذت شكل التكتل العائلي كعائلة بوشعرة

وسليمان باكري وبوشناق، فشكلوا مع نهاية القرن 18م رابطة تجارية قوية لها تأثيرها الاقتصادي والسياسي.

ب. الصادرات

تعددت وتنوعت صادرات ايالة الجزائر نحو ليفورن، وتأتي في مقدمة المواد المصدرة المواد الأولية التي بلغ متوسطها خلال القرن 18م (55%)[27]، وهي موجهة لتموين الورشات الايطالية والأوروبية بالإضافة إلى تصدير الحبوب بمختلف أنواعها، فموانئ بايلك الشرق (عنابة، القالة والقل) كانت ترسل إلى ليفورن كميات كبيرة من القمح الصلب الذي لا ينتج في المناطق الايطالية[28] لصناعة العجائن، ويمر حجم تصدير الحبوب بمرحلتين :

- 1700 – 1725 : يتميز الربع الأول بنسب ضعيفة 2.21%.
- 1730 – 1795 : تعرف مبيعات الحبوب نحو ليفورن قفزة بمعدل 56.61%.

ويعود ضعف المرحلة الأولى إلى المنافسة الشديدة لميناء مرسيليا (تجارها وشركاتها) التي تعمل على استيراد اكبر كمية ممكنة من موانئ الشرق الجزائري. فليفورن تحتل المرتبة الثانية، ورأس المال المستعمل للتوريد والتصدير لم يتجاوز المليونين من الجنيهات التورية[29]، بينما يختلف الوضع في 1790 و1795 إذ ارتفع تصدير الحبوب إلى 89.97% بسبب الظرفية السياسية وهي الثورة الفرنسية والحاجة الماسة للقمح، فقد استفاد هذا الميناء من حياده في هذا الصراع.

وتكشف الوثائق والسجلات عن تصدير مواد المستعمرات :
ففي 16 أوت 1722 وصلت شحنة على متن السفينة (ليولو الصغير) محملة بالكاكاو ومواد أخرى[31] وبالاعتماد على "هادي" أن مجموعة من التجار اليهود (أبراهام فابيس، مويس دي كوين، أرون مالكو وجاكوب ماشورو) جهزوا بنكا Pinque محمل بالشمع، الكاكاو، القرنفل، القرفة والسكر[31].

وفي بعض الحالات الاستثنائية تلعب المواد المصنعة دورا في صادرات الايالة ففي 1700 ساهمت بـ 16.71 % ويذهب Fillipini[32] إلى أنها من غنائم القرصنة أو تعود لحركة بعض السفن في تفريغ الحمولات في بعض الموانئ كوجود صندوقين للكتب العبرية في صادرات الجزائر في سنة 1795 وذكرنا سابقا أن ليفورن مركز الثقافة العبرية.

إن تنوع الصادرات نحو ليفورن لا يقتصر على البضائع فقط بل يسجل إرسال بعض المعادن الثمينة من سبائك ذهبية وقطع نقدية[32]، فقد سجلت وثائق أرشيف ما وراء البحرباكس إرسال علب من النقود بمختلف أنواعها من الجزائر نحو ليفورن[33] بغرض شراء البضائع والسلع لإعادة بيعها في الجزائر، فقد أرسل ما بين 1822 – 1824 (11 إرسال للنقود) (سلطاني قديم، دورو، محبوب....).

ويعكس هذا حركة رأس المال باتجاه ليفورن أو حتى باستعمال الكمبيالة Lettre de change ويدخل هذا في إستراتيجية

التجار في استيراد البضائع من الشمال فالسوق الليفورنية بحاجة دائمة للذهب.

وسنورد جدولا عن السفن التي دخلت ليفورن قادمة من الجزائر :[34]

الفترات	1798-1794	1820 -1816	1825 -1821	1830 -1826
عدد السفن	54	69	91	133

يتبين أن الحركة التجارية قد اشتدت مع نهاية القرن 18م وبداية القرن 19م، باستغلال الظرفية السياسية (الحروب النابوليونية) وكذلك إلغاء الامتيازات الفرنسية.

ج. الواردات

لا تشكل واردات شمال إفريقيا عموما من ليفورن سوى 12.6% أو 16% وتبقى الواردات متواضعة مقارنة بالصادرات، لقد نافس ميناء مرسيليا ليفورن في أسواق شمال إفريقيا، والجدول التالي[35] يوضح حجم الواردات من هذا الميناء :

السنوات	القيمة بالليرة التورية	النسبة %	مجموع واردات شمال إفريقيا	النسبة %
1765	489975	8.61	919911	15.98
1770	312032	6.90	731055	16.16
1775	300345	5.83	832705	16.16
1780	479955	4.83	1248912	12.57
1785	663558	5.64	1802955	15.32
1790	676935	4.69	2104564	14.58
1795	776160	176	3679257	8.33

يعكس الجدول حجم الواردات دون تحديد طبيعتها التي تتباين من مواد مصنعة، مواد رفاهية (كالجوهرات، الحليّ الذهبية والفضية...) الرخام الأبيض والزليج الايطالي. وقد توجد بعض الأموال المرسلة إلى الجزائر ومن الأرجح أنها موجهة لشراء أو افتداء الأسرى أو بضائع. ففي 1770 ذهب القس القابسيو Ippolito della concezione بـ 1000 سكين بندقي لشراء سلع تقدر على أصحابها تصريفها بالنسبة للقادمين الجدد من اليهود إلى أسواق شمال إفريقيا ومنها الجزائر.

لقد أصبحت ليفورن قطبا تجاريا لا يمكن الاستغناء عنه بحكم التحولات الاقتصادية والسياسية وبفضل دور الوساطة والعمالة اليهودية التي مكنت الايالة من الحصول على السلع المحظورة في بعض الأسواق الأوروبية الأخرى.

ويتشابه محتوى الواردات في جميع مناطق الايالة، وتبقى منحصرة في الأجواخ والأقمشة الحريرية والقهوة المجلوبة من أمريكا وكذلك السكر، التوابل والقرنفل الذي كانت النساء تصنع منه العقود. وتنعكس محدودية المشتريات نظرا للمستوى المعيشي للسكان في الايالة الذي لم يسمح للسكان بمضاعفة قدراتهم الشرائية لكن هذا لم يمنع من استمرار عملية المبادلات وتطور قيمتها.

تتميز العلاقات مع ليفورن بتنوع البضائع وحجم الحمولات[*]، ونجد سيطرة اليهود على الحمولات الآتية من هنالك، إذ يشترك عدد من اليهود في شحن البضائع نحو الجزائر، قد نجد مرات استثنائية أوربي أو جزائري معهم[*]، خاصة في النصف الأول من القرن ١٨م.

في 27 مايو 1705 تم توجيه بضاعة من ليفورن إلى الجزائر من قبل موشي دلمار Moushi Delmar وعربي من تلمسان ويهوديين آخرين واستيراد بضائع مختلفة من قبل كل من Saul levi, Eliezer sfor no, Joseph serfati, Joseph bouchara...

ومن خلال تفحص الوثائق نلاحظ الأرقام الخاصة بالصادرات موجودة عكس الواردات، فقد سجل "هادي" حمولات التصدير باتجاه ليفورن أو مرسيليا من قبل اليهود، في حين تسجل نوعية البضائع أو الاكتفاء ببضاعة متنوعة، قد يعود ذلك إلى التهرب من الرسوم الجمركية، لأن السلطات المحلية كانت تفرض على ما يستورده اليهود ضرائب مرتفعة (12%) من قيمة البضائع[*]، لذلك اتبع التجار اليهود حيلا وأساليب ملتوية للتهرب من دفع تلك الرسوم كإهمال الكتابة.

د. التهريب

تعتبر عملية التهريب وما ينجر عنها عادة من نشاط تجاري موازي في الأسواق السوداء من النشاطات التجارية وإن كانت بطريقة غير شرعية ذات الانعكاس السلبي والايجابي وذات مردودية كبيرة

رغم مخاطرها العديدة، وهذا النشاط لم يبدأ في القرن ١٨م بل كان معروفا قبل ذلك، ومتداولا حتى القرن 17م[41]كان هذا النشاط يتجلى خاصة في مجال الأسلحة والمعدات الحربية التي كانت تجارتها محظورة نحو الجزائر من بعض الدول الأوروبية[42]، ومع ذلك كانت الجزائر تتحصل دائما عليها لأنها كانت تشكل نشاطا حيويا بالنسبة للبلد، وهو النشاط الذي وجد فيه اليهود مجالا للربح.

وكان يهود مرسيليا وليفورن همزة وصل بين الجزائر وهولندا في تهريب الأسلحة إذ يمكنون الايالة من الحصول على المواد المحظورة في أسواق أروبا، كما أنهم عملوا كعملاء مزدوجين يقدمون أفضل الخدمات لمن يدفع أكثر في حالات الحصار أو المقاطعة.

إن البراءة البابوية، والمراسيم الملكية المادة VII من البراءة In coena domini تعاقب كل من يبيع أسلحة ومعدات حربية للمسلمين.

في نهاية القرن الثامن عشر اشترى اليهودي صمويل مواتي Samuel Moatti بضائع من مرسيليا محضور تصديرها بموجب قانون 12 بليفيوس العام III[43] الموافق لينابر 1794 والتي كان الداي حسن بحاجة إليها.

وكانت ليفورن احد المراكز الأساسية لهذا النشاط ليس فقط بالنسبة للبضائع المحظورة بل حتى في ما يخص الجوازات، وتزوير الوثائق والأسماء والرايات، فالكثير من الوثائق الليفورنية تعلمنا أن العديد من سفن البندقية محملة بقمح المشرق كانت تحمل

وثائق ليفورنية ثم تتجه نحو لشبونة أو برشلونة، علماً أن إسبانيا والبرتغال كانتا في حالة حرب مع الجزائر.

كانت مسألة الجوازات تحتل أهمية بالغة إذ تسمح بتجارة معرفة الدول الصديقة من المعادية. ومما يدل على انتشار حركة التهريب في حوض البحر الأبيض المتوسط عند احتلال فرنسا لحصن سان فيليب بمارقة وجدت العديد من الجوازات البيضاء قصد استعمالها في البحر المتوسط احتماء برايات القوى الأوروبية. ولم يقتصر التهريب على ما تستورده الجزائر من مواد محظورة، إذ شمل بعض منتجات الإيالة الأساسية خاصة المرجان من قبل الصيادين الكورسيكيين في مناطق الشركة الفرنسية.

ومما سبق يتضح تمكن اليهود من الاستحواذ على نشاط اقتصادي حيوي وذو مردودية، والسيطرة على قناة التجارة بين الإيالة وليفورن، بفضل براعتهم ومعرفتهم للعملات والمعاملات واللغات الأجنبية، فكانت النتيجة هي التقرب من الأوساط المتنفذة في الدولة وبالتالي تزايد ونمو النفوذ اليهودي المتمثل في العائلات الليفورنية التي ارتبط اسمها بالتجارة ولا سيما شركة بكري/ بوشناق التي احتكرت الكثير من فروع التجارة والسيطرة عند البداية على سوق ليفورن ليمتد توسعها إلى السيطرة على سوق مرسيليا في فترة الحروب النابوليونية.

الهوامش

1-Med Amine : "Géographie des échanges commerciaux de la régence d'Alger à la fin de l'époque ottomane 1972-1830".R.H.M. N° 71-72, 1993, P312 بالاعتماد على

ACFA 1A29أرشيف القنصلية الفرنسية بالجزائر

2- ACCM. Série G.article 5.dossier juifs à Aix et à Marseille 1672-1773

3 -Tassy (L).Histoire du Royaume d'Alger , paris : Ed :. Joysel,1992 , p 156

4- Eisenbeth (M).les juifs en Algérie et Tunisie à l'époque turque (1516-1830) société historique algérienne. Alger. p 156

5- دادة محمد : اليهود في الجزائر في العهد العثماني (منذ مطلع القرن الثامن عشر حتى 1830). أطروحة غير مطبوعة، إشراف محمد خير فارس، دمشق، 1985، ص 98

6- شالر وليام، مذكرات قنصل أمريكا في الجزائر1824 : تعريب إسماعيل العربي،

7-Fillipini. "Les juifs d'Afrique du Nord au XVIIIe siècle et la communauté juif " CNRS n 1984 ,p 60 .

8- سبنسر وليام.الجزائر في عهد رياس البحر. تعريب عبد القادر زبادية

9- Fillipini. les juifs…op cit. pp 6-61

"كون المدينة مركز للثقافة العبرية في إصدار المؤلفات وتلقي العلم، ففي 1811 طلب أربعة طلبة العودة الى بلدهم الجزائر من بينهم جوزيف باكري..." بالاعتماد على الأرشيف الوطني بباريس ,F7 8849ملف 5220

ومن نفس المرجع تم تصدير صندوق من الكتب العبرية نحو الجزائر على متن سفينة Filice Guiseppe بمبلغ ضمان 100 بياسترة.

10- Fillipini : Livourne et 'Afrique au XVIII siècle. RHM.1977.P142

11- دادة محمد.نفس المرجع السابق.ص123

12- Haddey. (M.J.M).le livre d'or des israélites Algériens. Alger.Ed Bouyer.1871.p 23

13 -Fillipini.livourne….op.cit.p.62

يسعى اليهود إلى الإبقاء على الرابطة العائلية مع الطائفة اليهودية بليفورن حتى عن طريق الزواج مثل زواج التاجر Joseph Bensomon من الجزائر بـ Sara Racha ابنة تاجر ليفورني....

14 -Fillipini.livourne….op.cit.p.62

15 -ibid

16 -ibid. p 63

17- دادة محمد نفس المرجع.ص 142.

18- Tassy.op.cit.p 176

"كان جاكيت مجهزا للسفن armateur محتكرا للزمة الشمع، ويدلي بمعلومات بها يحدث بالدول المسيحية"

19- Jacque Taib. être juif au Maghreb à la veille de la colonisation. Ed : El Bine michel.1994.p 46.
20- Fillipini.op.cit.p125
21- ibid P 126
22- ibid
23- Layes.yve.le port d'Alger. Alger (S.D). p 62
24- Fillipini. Les juifs .... p 64

على سبيل المثال كان نشاط التاجر سلمون كوهين باكري مرتبط بالأموال والأوامر التي يتلقاها من قبل الشركة الأم.

25- Fillipini.Livourne....op.cit.p 159
26-Lespes(R). Alger , Etude de géographie et d'histoire. Paris,1930.p159

27- Fillipini.livourne.op.cit.p 132

28- Paradis. (V).Tunis et Alger au XVIIIe siècle. paris. Ed : Sinelbad.1983.p 286

29- العربي الزبيري.التجارة الخارجية.ص 143

30-A.CCM.Serie K. art 92.objet.consulat de Livourne.et at des bâtiments français arrivés à Livourne (1722-1730)
31- Haddey. op.cit.p 28
32- Fillipini. Livourne e ....op. cit., p. 137
33- ibid.p 139
34 - A.O.M.15.MI 49.vol 380
- Amine Med. géographie des échanges commerciaux de la régence d'Alger à la fin de l'époque ottomane.1972-1830.R.H.M pp 309-310.
35- Valenci (L).le Maghreb avant la prise d'Alger. paris.Ed : flammation.1969.p 103
36- Fillipini.Livourne et ... op.cit.p 129
37- Lacoste (L). La marine algérienne. p 42
38 - Paradis (V). op.cit p
39 -Valenci (L). op.cit. p 76
40 -Haddey. op.cit. p 30

41- دادة محمد. نفس المرجع السابق.ص 141
42- Samuel Fettah : "les consuls de Franc eet la contrebande dans le port franc de livournea l'epoque de Risorgiento".

منذ 1676 وجد التهريب في نظم إعفاء البضائع من الضرائب في ليفورن، باعتبارها ميناء حر. المهم ان تكون موجهة للتصدير.

43 Belhamissi (M) : Alger, [illegible] ENL, 1990 p 73

44 Belhamissi (M) : Alger, l'Europe et la guerre secrète (1518-1830), Paris, éd. France-empire, 1988 p 183

45 Belhamissi (M) : Marine et marins d'Alger à l'époque ottomane (1518-1830). Thèse d'Etat en vue de doctorat [illegible] Paris [illegible] 1986 t III, p 628

A.N. Marine B7 N.F 258

دور ميناء بجاية في النشاط التجاري الحرفي "الكراستة" خلال العهد العثماني

أ.ة. مباركي ناوية
قسم التاريخ - جامعة الجزائر

تمهيد

من خلال هذه المداخلة سأحاول تسليط الأنوار على الدور التجاري لمدينة بجاية خلال العهد العثماني وكيف أن نشاطها التجاري حينها ارتبط ارتباطا وثيقا بمينائها، وخليجها عامة علما أن التركيز سيكون بالدرجة الأولى على النشاط التجاري والحرفي الذي كانت تشكل مدينة بجاية، وميناءها المركز الرئيسي له، وهو تجارة الكراستة.

1 - موقع مدينة بجاية

كانت مدينة بجاية في العهد العثماني مبينة على شكل مدرج فوق المنحدرات السفلية لجبل ڤورايا(Goriah) الذي يبلغ ارتفاعه حوالي 660م وتطل على خليج يسمي باسمها يحميه عدد كبير من الكتل الصخرية العالية [1] حيث يمتد في قاعدة جبل

---

(1) إسماعيل العربي "بجاية من خلال النصوص الغربية" في مجلة الأصالة العدد 19 - عدد خاص بجاية، السنة الرابعة صفر - ربيع الأول 1334هـ مارس -- أفريل 1994، وزارة التعليم الأصلي والشؤون الدينية الجزائر، ص68.

فوريا رأس يعرف برأس بواق(cap bouac)، وهو يتقدم في البحر كأنه شبه جزيرة تقريبا، ويحدد ميلاد خليج بجاية الطويل.[1]

وتتمتع مدينة بجاية بمناخ معتدل في الصيف لوقوعها في الجهة الشمالية الغربية من هذا الخليج، وفي فصل الشتاء تسقط الأمطار الغزيرة في منطقتها، وهذا ما يفسر غنى المنطقة التي تقع فيها مدينة بجاية بالغابات الزاخرة بأشجار الزيتون، والصفصاف، والسرو، وغيرها منذ أقدم العصور[2]. كما كانت بجاية واقعة بالقرب من وادي الصومام الذي كان يصب في البحر محاذيا لها من جهة الشرق.[3]

وتبعد مدينة بجاية عن مدينة الجزائر بـ 35 فرسخ (140كلم) – ففرسخ (lieue) واحد يساوي حوالي 4 كلم- وبـ15ساعة بالسفينة في الفصول الجميلة، وتبعد عن جيجل بحرا بـ 12 فرسخ(48 كلم)، وتبعد عن سطيف مسافة يومين من المشي أي 20 فرسخ(80 كلم)، وعن قسنطينة (سيرتا) تبعد بـ 30 فرسخ(120 كلم) وأخيرا تقع على

---

(1) EDOUARD LAPENE, Vingt-Six Mois à Bougie ou Collection de mémoires sur sa conquête, Chez ANSELIN et GAULTIER- LAGUIONIE, Librairies, Paris, 1838, p. 3

(2) رابح بونار، "بجاية من خلال بعض الرحالة المسلمين"، في مجلة الأصالة العدد 19، عدد خاص ببجاية، سنة الرابعة صفر- ربيع الأول 1334هـ/مارس- أفريل 1974، ص 66.

(3) SHAW(Thomas),Voyage dans la Régence d'Alger, ou Description Géographique,Traduit de l'Anglais et augmenté par J-Mac-Carthy, chez Marlin Editeur, Paris, 1830,p.334

بعد 50 فرسخ (250 كلم)من عنابة (هيبون)[1] وهكذا يمكننا القول، إن موقع بجاية هذا جعل منها عروس الساحل لكونها جمعت بين البحر، والجبل وتربعت على خليج يعتبر من أهم الخلجان على شواطئ المغرب الأوسط-الجزائر- وهو عبارة عن ميناء طبيعي محمي، وحصين، ولهذا كانت منذ أقدم الحقب التاريخية مطمع كل من يراها، وهذا ما أهلها لتكون عاصمة الأمراء الحماديين، وقبلة العلماء، وما يميزها عن غيرها من المدن حينها أنها كانت مدينة تعايشت مع الطبيعة ؛ حيث أنه داخل أسوارها كانت هناك مساحات خضراء، وأشجار تتوزع عليها الدور، والمساكن.

2- وضعية مدينة بجاية في العهد العثماني

في البداية أشير إلى أن الكتابات التاريخية التي تتناول تاريخ مدينة بجاية في ظل الحكم العثماني تركز على ظروف انضوائها تحت الحكم العثماني في عهد صالح رايس سنة 1555م دون التعرض للأحداث والأوضاع التي عايشتها بعد ذلك.

فالمعلومات التاريخية القليلة المتوفرة لدينا عنها خلال العهد العثماني تشير إلى أنها لم تعد تلك المدينة المزدهرة كما كانت في عهد بني حماد، والموحدين، والحفصيين ؛ أي لم تعد تتمتع خلاله بمكانتها التاريخية القديمة أو بمكانة جديدة يمليها خضوعها

---

(1) EDOUARD LAPENE, Op.Cit, P.2

للعثمانيين[1] ؛ والسبب في ذلك يعود إلى التخريب، والتدمير التي تعرضت له خلال الاحتلال الإسباني إذ تم تخريب عدة أحياء جميلة من أحياءها.

ونهب الإسبان ما في المدينة من أشياء ثمينة، وقيمة، ودمروا قصورها البديعة ؛ وقاموا بتحميل 30 سفينة من سفنهم بكل ما أخذوه من بجاية سواء من مقتنيات قصور السلطان، أو من مقتنيات مساجدها، وقد حطموا منارة قصر اللؤلؤة، ودمروا قصر النجمة، ونهبوا كل ما فيها من أعمدة رخامية، وفاينس -زليج-وخشب منقوش في غاية الإتقان.[2]

وعرفت مدينة بجاية في عهدهم انحطاطا كبيرا، وتبعا لما تذكره المصادر نلاحظ أنها خلال العهد العثماني لم تسترجع مكانتها، وأن روعتها الحضارية، والعمرانية كانت تندثر، وتختفي في نفس الوقت الذي كانت تشهد فيه مدينة الجزائر توسعا عمرانيا، وسكانيا وتتحول من قرية صغيرة إلى مدينة مزدهرة نتيجة اختيارها عاصمة للبلاد والدولة.

---

(1) أبو القاسم سعد الله، تاريخ الجزائر الثقافي القرن العاشر إلى القرن الرابع عشر هجري (16-20م)، ج1، الطبعة الثانية المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1405-1985م، ص174.

(2) Charles FERAUD, Histoire des villes de la province de Constantine « Bougie », typographie et lithographie L.ARNOLET, Constantine, 1869, P192.p.166

وتذكر بعض المصادر أن العثمانيين لم يهتموا بتعمير المدينة، وترميمها، ومن أمثالهم الرحالة الفرنسي بيسونال (PEYSONNEL) الذي قال في أكتوبر 1725م عن تدهور، وانحطاط العمران في بجاية : "كل شيء يسقط كلأطلال ؛ إذ أن الأتراك لا يصلحون شيئا" [1] ؛ أي أن معظم عمران بجاية تحول إلى خراب[2].

وهذا ما ذهب إليه من قبل الفارس داريفيوا(Chevalier d'Arvieux)خلال القرن 17م (11هـ) حين ذكر أن المدينة تقريبا خراب بأكملها..... في كلمة واحدة هذه المدينة التي كانت سابقا معتبرة لم تعد إلا قرية بائسة.[3]

---

(1) وفي هذا الحكم مبالغة ؛ فقد حاول العثمانيين الاهتمام بترميم عمران المدينة وهذا ما نتلمسه من خلال الآثار التي تعود لهذه الفترة : حيث قاموا مثلا بترميم وتدعيم برج موسى، والقصبة، وحصن ڤورايا، كما قاموا بإنشاء برج هو برج بوليلة، كما أنهم قاموا بتشييد بعض المؤسسات الدينية كالجامع الأعظم، وجامع سيدي بوصوف، وهذا ما تدعمه إحدى الوثائق التي تعود إلى العهد العثماني نستشف منها قيام العثمانيين بإصلاح أحد الأبراج إذ مما جاء فيها إعلام قايد بجاية مصطفى رئيس بأن عملية ترميم البرج قائمة إذ جاء فيها ما نصه : «**اليوم أفاندي نعلمكم على شان أمر البنيان رانا {كذا} رفعنا الجير إلى البرج وخذينا الخشوب{كذا}.....».أنظر** : وزارة الإعلام والثقافة، بجاية، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر ديسمبر1975، والوثيقة رقم 8، في المجموعة 1903، من الرصيد العثماني-حول هذه الوثيقة ارجع للهامش رقم (39)

(2) PEYSONNEL et DESFONTAINES, Voyages dans la Région de Tunis et Alger, Librairie De Guide Editeur des Annales des Voyages, Paris, 1838,p. 468.

(3) Chevalier d'Arvieux, Mémoires du chevalier d'Arvieux, Tome5, Chez J-B Delepine, paris,1735 p.236

وما سبق يبين مدى الانحطاط الحضاري الذي كانت تعاني منه بجاية، ولكن غناها بالمواد الطبيعية المتنوعة وموقعها البحري الإستراتيجي سيبقي على نبض الحياة فيها للنشاط التجاري الذي ارتبط به.

3- نظرة على ميناء بجاية

يقع ميناء بجاية في الجهة الغربية من الخليج الذي يحمل نفس اسم المدينة "خليج بجاية"[1] وكان يتشكل من انسحاب واسع للشاطئ إلى الداخل حوالي 3.500 متر عمق، وقد كان يحدد ميلاد- بداية- هذا الميناء رأس بواق (cap bouac)[2].

---

(1) خليج بجاية محصور بين رأس كربون(cap carbon)، ورأس كفالو(cap cavallo) باتجاه جيجل كان يقدم شكل منتظم لنصف دائرة (نوعا ما كشكل هلال)وهو يوجه الشمال، ولديه 23 ميل (42.596كلم) انفراج، أو انفتاح على 8 أميال عمق (14.816كلم)، وكان يحوي عدة نقاط صالحة لرسوا السفن، وهذا بفضل عمقه المناسب، وطبيعة قاعه ؛ حيث يتميز في كل مكان بقاع من الوحل(vaseux)على رصيف من الطين ؛ فهذا الخليج جد ملائم لتحرك أسطول بحري، ورسوه علما أنه خلال فصل الصيف كان يمكن الرسوا بكل طمأنينة في كل مكان من الخليج أما في فصل الشتاء فينبغي الاقتراب قدر الإمكان من الأرض-أو اليابسة -فخليج بجاية المحصور بين رأسين في مأمن من التيارات القادمة من الخارج أنظر :

EDOUARD LAPENE, op.cit, p. 83 et voir aussi A.LIEUSSOU.Etude sur les ports de l'Algérie, 2eme Edition -publiée par les départements de la guerre et la marine ,imprimerie Administrative de Paul Dupont , paris ,1857.p.p.123.126

(2) A.LIEUSSOU, op.cit, p.123

وقد كان محميا في الشمال من خلال الأراضي المرتفعة التي تربط رأس كربون (cap carbon) مع جبل قورايا ومن الشرق، والجنوب بالشاطئ، وهو محمي من جهة الغرب عن طريق أراضي رأس كفالو (cap cavallo).[1]

وقد كان هذا الميناء بحسب ما ذكره الفارس دارفيو في القرن 17 م(11هـ) كبيرا، وأمنا، وذا عمق ممتاز لرسوا السفن حيث تكون السفن التي تنسحب إليه في أمان تام، وكامل.[2]

وكان هذا الميناء محميا جيدا على وجه العموم من الرياح العاصفة باستثناء الرياح الشمالية الغربية، والتي لم تكن أبدا لا سريعة، ولا عالية بالقدر الذي يمكن لها به الإضرار بسفينة راسية على أسس صحيحة.[3]

فخلال فصل الصيف يمكن رمي المرساة: أي الرسوا في كل مكان باطمئنان، وبثقة منذ أن نجد أنفسنا داخل رأس بواق (cap bouac) الذي يغلقه من الشمال[4] فضلا عن العمق الملائم، وطبيعة قاع الميناء: حيث كان يتميز في كل مكان بقاع موحل

(1) Ibid., p.p.123, 124

(2) Chevalier d'Arvieux, op.cit, p. 240

(3) A.LIEUSSOU, op.cit, p.124

(4) ibid .p.124

(vaseux) على رصيف من الطين، ومن ثم هو قاع جد ملائم لتماسك المرساة، فهي ترسخ بقوة في القاع لدرجة صعوبة سحبها.[2]

والإرساء عادة سهل في بجاية أولا لأن الميناء قليل التعمق في الخليج، وثانيا لأن المناورات (louvoyage) في هذا الخليج الواسع أين تدخل التيارات الصغيرة لعرض البحر، وأين يمكن أن نطيل الإبحار بخط مستقيم إلى غاية 400 متر من الأرض ملائمة تقريبا كما هو الحال في عرض البحر.[3]

إذا يقدم ميناء بجاية مرسى طبيعي شتوي ملائم قادر على استقبال أسطول كامل يسهل دخوله إليه، ومغادرته له في كل الأوقات هذا الميناء في الجهة الشمالية الغربية يشبه للأمان الذي يوفره ميناء مغلق. وهو محطة هامة لا غنى عنها للسفن المبحرة من مدينة الجزائر باتجاه مدينة عنابة، وبخاصة خلال فصل الشتاء.[4]- بخاصة مرسى سيدي يحي كما سيأتي ذكره -.

وقد كان ميناء مدينة بجاية يتوفر على ثلاثة أماكن طبيعية صالحة لرسوا السفن (Mouillage) وهي :

1 – مرسى سيدي يحي نسبة لضريح سيدي يحي بوزكريا الذي كان يشرف على خليج، وميناء بجاية وقد كان هذا الضريح

---

(1) EDOUARD LAPENE, op.cit, p. 90

(2) A.LIEUSSOU, op.cit, p.124 Et voir aussi EDOUARD LAPENE, op.cit, p.84

(3) ibid., p.126

(4) ibid., p. 126 Et voir aussi EDOUARD LAPENE op.cit, p.84

مقصدا لكثير من الناس وخاصة البحارة.وكان يقع بين رأس بواق (cap bouac) وحصن عبد القادر[1] وهو مرسى جد أمن في كل فصول السنة : إذ يمكن الرسوا فيه في ظل كل الظروف الجوية. وهو الوحيد الذي يقدم ملجئا أمنا للسفن في حالة سوء الأحوال الجوية : فالبحر فيه هادئ، وقاعه ملائم، وتماسكه جيد.[2]

والدليل على ملائمة الرسوا في مرسى سيدي يحي أنه كان خلال العهد العثماني محل الإقامة الشتوية لقطع أسطول البحرية الجزائرية : إذ أنه عندما كان يحل فصل الشتاء، ويصبح ميناء مدينة الجزائر غير آمن على السفن كانت هذه الأخيرة تلجأ إلى ميناء مدينة بجاية للاحتماء من العواصف المحتملة، وبالتحديد إلى مرسى سيدي يحي المحمي طبيعيا، وكانت الأسلحة من مدافع، وغيرها تنزل حتى يمكن إرساء السفن بشكل أقرب من الأرض.[3] وقد كان هذا المرسى واسعا بما فيه الكفاية ليستقبل أسطولا من السفن –حوالي 20 سفينة –[4]

---

(1) **حصن البحر – أو حصن سيدي عبد القادر** : وهو الحصن الوحيد الذي كان موجود عند وصول الإسبان وبقي قائما، وهو مبني على شكل طبقات من الأجر، والحجارة المصقولة بالتناوب، وقد أعاد الإسبان بنائه، ولكن بالحفاظ على أساساته الحمادية وقد استعمل في بنائه بعض المواد، والحجارة المأخوذة من بعض البقايا، أو الخرائب الرومانية الموزعة في تلك النواحي هذا الحصن كان يحوي خزان، وأقبية مبنية، أو مرممة من طرف الإسبان، وفي هذا الحصن يوجد ضريح سيدي عبد القادر. **أنظر** : وزارة الإعلام والثقافة، بجاية، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر ديسمبر1975، ص 85

(2) EDOUARD LAPENE, op.cit, p.90

(3) Charles FERAUD, op.cit, p192. Et voir aussi EDOUARD LAPENE, op.cit, p.84 et A.LIEUSSOU, op.cit, p124

(4) . LIEUSSOU, op.cit, p.125

وتجدر الإشارة إلى أن هذا المرسى أثار اهتمام الفرنسيين بعد احتلالهم لمدينة بجاية ؛ حيث اعتبروه أحد أفضل المراسي في ساحل شمال إفريقيا، وجعلوه يأتي من حيث الأهمية، والقيمة بعد ميناء الإسكندرية، وهذا بحسب بعض ضباط البحرية الفرنسيين كما صنفه بعض بحارتهم في الصف الأول من حيث ملاءمته، وصلاحه لرسوا السفن قبل ميناء سطورة، وأرزيو، والمرسى الكبير[1]

2 – مرسى المدينة : وهو الميناء التجاري الفعلي للمدينة ويقع أمام المدينة ويمتد مابين حصن عبد القادر والقصبة، وهذا المرسى ملائم خاصة خلال الفصول الجميلة –فصل الربيع، والصيف-.

3- أما المرسى الثالث فنجده إلى الغرب عند قدم القصبة في أصل السهل هذا المرسى الصغير ملائم لإقامة ورشات بناء السفن، وقد كان تحت حكم الدايات مقرا لدار الصناعة –شاطئ دار الصناعة : حيث يبدو أنه كان يتم صنع مراكب صغيرة" فلوكات، أو بركوات "ممارسة التجارة الساحلية التي سيأتي ذكرها لاحقا – حيث يمكن للسفن أن تنزل للبحر، وأن تصلح به في كل الفصول[2]

4- نظرة عامة على النشاط التجاري في مدينة بجاية

لقد كان سكان مدينة بجاية يمارسون عدّة أنشطة تجارية، وأهم ما كانوا يتاجرون به المحارث، والفؤوس والمناجل، وغير ذلك

---

(1) EDOUARD LAPENE, op.cit, p p.84,90

(2) Ibid., p.85

من الأدوات الخاصة بالفلاحة، والتي يصنعونها بأنفسهم[1]، كما أنهم كانوا يقومون بشراء كميات كبيرة من زيت الزيتون، والشمع من القبائل التي تسكن القرى المتواجدة بالجبال المحيطة بمدينة بجاية، وقد كان يصدر منها إلى أوروبا، والشرق[2]

وكان يصدر من مدينة بجاية باتجاه مدينة الجزائر بالإضافة إلى زيت الزيتون كل من الشمع، والعسل وهي مواد كان يؤتى بها من الجبال المجاورة لها، وباتجاه عنابة، وقسنطينة كانت تصدر التين والبرتقال والليمون[3] وإلى جيجل، وقسنطينة، ومدينة الجزائر

---

(1) وذلك باستعمال الحديد القادم من المناجم المجاورة للمدينة، والمتواجدة في الجبال المحيطة بها ؛ فقد كانت هذه الأخيرة ومنذ أقدم العهود غنية بالمعادن، وخاصة الحديد ؛ فقد ذكر ليون الإفريقي -حسن الوزان- أنه في المنطقة التي تقع بها مدينة بجاية كانت توجد في الجبال المحيطة بها مناجم حديد كان يستخرج سكان بجاية منها الحديد، ويسكون منه عملات نقدية على شكل قطع صغيرة من الحديد وزنها حوالي 70 غ، وهي نفس المعلومة التي ذكرها مرمول في أواخر القرن 16م (10هـ) انظر :
Jean-Léon l'Africain, Description de l'Afrique, traduit de l'Italien par A.Epulard, Adrien Maisonneuve, éditeur, Paris VI, 1956, pp.406,407et voir Marmol (louis), l'Afrique de Marmol, tome2, traduction de Nicolas PERROT sieur d'Ablancourt, Paris, 1667, P416

(2) SHAW (Thomas), op.cit.p.333

(3) وتحفل المصادر بذكر الثورة الفلاحية، والحيوانية التي كانت متوفرة بالمناطق المحيطة بمدينة بجاية ؛ فمثلا ذكر ليون الإفريقي -حسن الوزان- في مطلع القرن السادس عشر أنه كان في بجاية على عهده أكثر من 8.000 عائلة جد غنية عن طريق المتاجرة بمحاصيل زراعتهم وذكر أن الأراضي الزراعية قليلة جد لإنتاج الحبوب، ولكنها من جانب آخر غنية بالفواكه ؛ حيث يوجد حول المدينة عدد لا متناهي من البساتين المليئة بالأشجار المثمرة، وقد ذكر أن تلك البساتين كثيرة خاصة من جهة الباب المؤدية إلى الشرق كما ذكر أن الجبال المحيطة بمدينة بجاية كانت مكانا يحوي ثروة حيوانية معتبرة من المعز، والأبقار، والثيران والأحصنة، وكانت تحوي كمية كبيرة من الجوز، والتين. المصدر :
Jean Léon, l'Africain, op.cit, pp. 365, 406 وهو نفس ما ذهب إليه مرمول إذ تحدث عن البساتين التي كانت تحيط بالمدينة ؛ حيث قال أن بجاية محاطة بالبساتين، ولاسيما باتجاه الشرق.المصدر : Marmol, (louis), op.cit, p.415

كانت تصدر الخروب : حيث كان مقياس من الخروب يقايض بصاعين من القمح كما كانت تصدر بعض جلود النمور، والقردة إلى مدينة الجزائر، وفي الداخل إلى بعض القبائل[1] وهنا لابد أن نذكر بأن مصدر هذه الجلود كان الغابات الكثيفة المحيطة بمدينة بجاية : فقد ذكر ليون الإفريقي –حسن الوزان- (Jean-Léon l'Africain) في هذا الصدد أن المنطقة حيث تقع مدينة بجاية مليئة بالجبال الصعبة المسالك المغطاة بالغابات : حيث يكثر القردة، والفهود.[2]

كما ذكر مرمول (Marmol)حول هذه المسألة أنه على مسافة قليلة من مدينة بجاية، وبساتينها كانت تحيط بها غابات سميكة أين كان يوجد عدد معتبر من الأسود، والقردة[3]. وقد كانت مدينة بجاية إلى جانب تصديرها للمواد، والبضائع المذكورة آنفا تستورد بعض السلع التي كانت في حاجة إليها كالملح، والجرار لوضع وتخزين الزيت، والماء[4]، وكذا الحبوب لاسيما القمح [5] : حيث

---

(1) Edouard LAPENE, op.cit, p.93

(2) Jean-Léon l'Africain, op.cit, p.365

(3) Marmol, (louis), op.cit, p.416

(4) Edouard LAPENE, op.cit, p.93

(5) حيث ذكر بيار دافتي في القرن 17 م ما يلي "..الأراضي المحيطة ببجاية فقيرة، وغير صالحة لزراعة الحبوب، ولكنها من أحسن الأراضي للفاكهة، والتي هي لذيذة بامتياز نرى العديد من الحدائق حول المدينة التي تحوى العديد من الأشجار المثمرة، وعدد عجيب من أشجار الجوز، والتين : حيث يعد التين بها من أفضل الأنواع" المصدر :

Avity (Pierre.D'),Description Générale De L'Afrique Seconde partie Du Monde avec tous ses Empires, Royaumes,Etats,Et Républiques , Chez Claude Sonnius,Paris 1637 , p.191

تشير الوثائق التي تعود إلى الرصيد العثماني إلى حادثة تحطم سفينة محملة بالقمح كانت في طريقها من جيجل إلى بجاية.[1]

ويتحدث توماس شو(Thomas SHAW) في القرن 18م عن المبادلات التجارية التي كانت تتم بين سكان مدينة بجاية، والقبائل المجاورة لها كقبائل ڤواريا، وتوجة إذ يذكر أنه في اليوم الذي تقام فيه السوق -الذي كان عادة يوم الخميس كانت هذه القبائل، وغيرها تحضر إلى السوق، وهي تحمل معها سلعها، وبضائعها كالعسل والشمع...الخ- وإن الأمور كانت تجري بهدوء طالما المبادلات التجارية مستمرة، والسوق قائمة، ولكن بمجرد انتهاء البيع، والشراء يصبح كل شيء رأسا على عقب، ونادرا ما ينقضي النهار دون وقوع اضطرابات وفوضى، ودون حدوث بعض السرقات[2]. وما يهمنا مما سبق هو إبراز وجود نشاط تجاري بين سكان مدينة بجاية، والقبائل العديدة المجاورة لهذه الأخيرة.

وهذه المسألة قد أشار إليها خلال القرن 17م (11هـ) الفارس دارفيوا ؛ حيث يذكر أنه في أيام السوق كانت هناك هدنة بين سكان قبائل المناطق المحيطة بمدينة بجاية، وسكان هذه الأخيرة : إذ كانوا يجتمعون في السهل على بعد ربع ميل من المدينة فيما يعرف

---

(1) وثيقة رقم 47 "**رسالة من كاهية الديوان بجيجل إلى إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة**» ، دون تاريخ، من المجموعة 1903، من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة – الجزائر

(2) Tomas SHAW, op.cit, p.333

بسوق الخميس ؛ حيث كانت توجد ساحة كبيرة يجتمع فيها الأتراك والمور-ويقصد بهم المسلمين من غير العثمانيين - تحت ظل نخلة، وكانوا يتاجرون فيما بينهم بسكينة منذ طلوع النهار إلى غاية منتصفه، ولكن بمجرد وصولهم لمنتصف النهار كان الجميع يفترق مباشرة ؛ فهذه السوق كانت تدوم لغاية منتصف النهار، ويعلن عن ذلك عن طريق طلقة برود.[1]

ولا بد أن نذكر أن ما يهمنا هنا في مجال التبادلات التجارية لمدينة بجاية مع بقية المدن، والمناطق أن هذه الأخيرة كانت تمتلك 20 شبكة، أو فلوكة -مركب صغير-[2] كانت تستعمل خلال الفصول الجميلة في تصدير ونقل جزء من منتجات المنطقة المذكورة سابقا إلى تونس، وهران، ومدينة الجزائر، وعنابة، وكل هذه المراكب الساحلية كانت توجه في فصل الشتاء، وترمي على شاطئ دار الصناعة تحت القصبة، ولا تعاد إلى البحر إلا خلال الأيام الأولى من الربيع.[3]

---

(1) Chevalier d'Arvieux, op.cit, p.237

(2) ونجد من خلال الوثائق التي تعود إلى الرصيد العثماني إشارة إلى هذه المراكب تحت اسم "**البركوات**" : حيث جاء في إحدى الوثائق ما يلي : ". ....إذا نرسل إليكم الزيت مع البركوات{كذا} تعلمني وإذا كان ترسلوا المركب من عندكم تعلمنا باش انسرح{كذا} البركوات....". المصدر : الوثيقة رقم 8 "**رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرست في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج حول مسألة شراء الزيت المطلوب منه وطلب إعلامه هل يتم إرسال مركب من مدينة الجزائر لتسلمه وفيها إشارة أيضا للأخشاب**"، تاريخها أوائل شوال (دون تاريخ)، في المجموعة 1903من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة – الجزائر

(3) Charles Féraud, op.cit, p.195

أما المراكب التي لم تكن تستطيع، أو تتمكن من الرسوا في الميناء نفسه كن تذهبن للرسوا في كل النقاط الصالحة للإرساء في الساحل ؛ فتمارسن بذلك تجارة السواحل (cabotage) : حيث كن تستكملن في أكثر الأحيان عن طريق التبادل، والمقايضة حمولة مشكلة من الزيت، والشمع، والتين المجفف، والجلود...الخ، والتي كن يصدرنها بعيدا، وكن يعدن محملات بالحبوب، والأواني الفخارية والأقمشة التي كانت توزع من بجاية إلى مختلف بلاد القبائل، ولكن يجب الإشارة إلى أنه كان يمنع على هذه السفن الصغيرة أن تحمل السلاح، وأن تقوم بأي عمل يتصل بالقرصنة -فقد كانت هذه الأعمال محصورة على سفن أسطول الجزائر -مدينة الجزائر-.[1] كما كانت تقوم هذه المراكب بنقل الأخشاب الصالحة لبناء السفن، والتي كانت تحتاج إليها البحرية الجزائرية كما سيأتي ذكره بمناسبة الحديث عن تجارة الكراستة أساس موضوع هذه المداخلة.

5- تجارة الكراستة

ولكن يبقى أهم نشاط اقتصادي تجاري، وحرفي كانت مدينة بجاية مركزا له، وعلى وجه الخصوص خليجها، وميناؤها اللذان كانا حجرتان أساسيتان فيه هو تجارة الأخشاب الصالحة لبناء السفن، والتي كانت تحتاج إليها بحرية الجزائر، ومن هنا

---

(1) Ibid, p. P195

يمكن القول أن هذه المسألة هي التي كانت تجعل من مدينة بجاية ذات أهمية بالنسبة للعثمانيين، وقد ذكر هذه الأهمية بيتي دولاكروا (PETIS DE LACROIX) حين قال حول هذه المسألة : «...على بعد 12 ميل من جيجل توجد مدينة بجاية المكان الذي يحبذونه- وهو يعني بذلك العثمانيين- أكثر بسبب الخشب الذي يقومون بقطعه، والصالح بشكل كبير لصنع السفن، والغيلوطات(galères)-نوع من السفن-»[1]

حيث كانت الغابات المحيطة ببجاية مصدرا هاما للأخشاب الضرورية لصنع، أو بناء، وإصلاح سفن أسطول الجزائر المختلفة[2] ؛ فجبال خليج بجاية متوجة بغابات كثيفة توفر نوعية جيدة من الأخشاب، ولاسيما تلك الغابات الواقعة على القسم الجنوبي للخليج- من أكفادو إلى غاية بني فوغال-.

فقد كانت سفن أسطول بحرية الجزائر كبقية السفن عرضة للتلف، أو التدمير بسبب العواصف، وأحيانا أخرى بسبب المعارك التي كانت تخوضها في إطار الجهاد البحري ؛ فقد كانت

---

(1) نقلا عن مولاي بلحميسي، "بجاية في حدائق الكتب" في مجلة الأصالة العدد 19 - عدد خاص بجاية-، السنة الرابعة صفر - ربيع الأول 1334هـ مارس – أفريل 1994، وزارة التعليم الأصلي والشؤون الدينية الجزائر، ص128.

(2) تجدر الإشارة إلى أنه في البداية كان يتم من أجل صناعة السفن في الجزائر استعمال أخشاب جيدة من البلوط، والصنوبر من منطقة شرشال وعندما استنزف هذا المصدر أواسط القرن 17 م تم الإلتفاتة إلى غابات بجاية.المرجع :
Moulay Belhamissi, Histoire de la marine Algérienne (1516-1830) ,2 Edition, ENAL,Alger 1986 ,p.49

هذه السفن تقوم بحمالات تستمر فصول كاملة[1] : فكان يتوجب لذلك عودتها للميناء لتتلقى الإصلاحات، والترميمات الضرورية، ولكن من أين كان يأتي الخشب الضروري لمثل هذه الإصلاحات ؟ كان يأتي في معظمه من الغابات المحيطة بمدينة بجاية كما سلف ذكره-، وهذا ما ذكره توماس شو (Thomas SHAW) حيث قال : "........عندما يقوم الجزائريين ببناء سفينة يكفيهم أن يكون لديهم ما يكفي من الخشب الجديد........وهذا ما كانوا يحصلون عليه من بجاية."[2]

وقد كان يطلق على عملية استغلال الأخشاب الخاصة ببناء الخاصة بالبحرية **بالكرستة (Karasta)**، وهي كلمة تركية تعني الألواح، الأعمدة الخشبية، وعناصر أخرى للبناء، والنجارة الخاصة بالسفن، وبالتوسع كانت تستعمل هذه الكلمة لوصف، وتحديد كل البلاد المغطاة بالغابات، والتي كانت توجد في خليج بجاية.[3] فقد كان ينشط في مدينة بجاية جهاز مختص يعرف بالكراستة -يشرف على عملية استغلال الأخشاب المتوفرة بمنطقتها - كمركز للفرز، والشحن، وقد كان يتم إشراك جيجل، والقالة في هذه العملية.[4]

وكانت تسكن هذه الغابات قبائل بربرية تتمتع بروح استقلالية بسبب مقاومتها المستمرة ضد كل سيادة أجنبية، وقد

---

(1) Charles Féraud, Exploitation des Forets de la karasta dans la Kabilie orientale sous la domination turque, In Revue Africaine 1868, N°12 p.379

(2) Tomas SHAW, op.cit.p.195

(3) Charles Féraud, op.cit, p.205

(4) Moulay Belhamissi, op.cit, p.49

وجد العثمانيين صعوبة في التعامل معهم، وإخضاعهم، ومن ثم طرح أمامهم مشكل كيفية استغلال أخشاب تلك الغابات، وإقامة علاقات تجارية مع تلك القبائل، والاستفادة من أخشاب تلك الغابات، وغيرها من الثروات الطبيعية التي تزخر بها.[1]

وقد تحقق ذلك بفضل اعتماد العثمانيين على مساعدة بعض المرابطين ذوي تأثير في هذه المنطقة -نفسها- ونشير هنا إلى قضية هامة ألا وهي أن اعتماد العثمانيين على المرابطين في حكم البلاد كانت ميزة ميزت سياستهم في الحكم إلى غاية 1830 ؛ فقد كان لهؤلاء المرابطين تأثير على المجتمع ولهذا عملت السلطة الممثلة في العثمانيين على تقريبهم منها ؛ حيث وجدت فيهم سندا، ودعما لحكم البلاد.

فقد كان هؤلاء المرابطين يسهلون عليهم عملية استغلال ثروات تلك الغابات من الأخشاب مقابل بعض الامتيازات، وأبرز شخصية أدت دورا هاما في هذا الصدد المرابط **سيدي محمد أمقران**- وضريحه متواجد بالقرب من مدينة بجاية - الذي كان يمارس تأثيرا كبيرا على القبائل القاطنة في الكتلة الجبلية المتواجدة بين بجاية وجيجل، والغنية بالغابات، وقد توارثت عائلة أمقران هذه المهمة : فقد سار ابنه سيدي عبد القادر من بعده على خطاه، وقدم عدة خدمات مفيدة للعثمانيين في المنطقة[2]، وقد سار أبنائه من بعده على خطاه، وخطى جدهم.

---

(1) Charles Féraud, op.cit, In Revue Africaine 1868, N°12 p.379

(2) Charles Féraud, op.cit, P201

وقد تحدث عنه الفارس دارفيو الذي يذكر أنه كان يؤدي دورا هاما في محاولة تحسين العلاقة بين العثمانيين، والقبائل المجاورة لمدينة بجاية الذي يذكر أنه يوجد في مدينة بجاية مرابط يدعى الشيخ عبد القادر الذي كان ينظر إليه الترك، والمور-أي المسلمين من غير العثمانيين كمقدس، وقد كان يخطب في الناس في كل أيام السوق، ويعمل على أن يوحي لهم، ويشعرهم بضرورة العيش بسلام [1]

وقد كان العثمانيون يقدمون لهؤلاء المرابطين مقابل مساعدتهم لهم بعض الإمتيازات، ومن بينها تخصيص أوقاف لزواياهم، ومنحهم حق التمتع بمساحات واسعة من الأراضي [2] منحهم السيادة على الأراضي الممتدة مابين سطيف، ووادي زناتي[3] وغير ذلك. كما أن العثمانيين إلى جانب اعتمادهم على النفوذ الروحي والديني لعائلة المرابط **أمقران** اعتمدوا على أسلوب آخر لتسهيل عملية اتصالهم، وتعاملهم مع القبائل المجاورة لمدينة بجاية مثل قبائل بني ميمون، وبني عمور، وغيرها، ولاستغلال الغابات التي هي محل إقامتهم ؛ فقد كان استغلال الكراستة من الأهمية

---

(1) Chevalier d'Arvieux, op.cit, p p.237, 238

(2) وتوجد وثائق تثبت تلك الإمتيازات التي منحت للمرابط سيدي محمد أمقران ولابنه عبد القادر من بعده هذه الإمتيازات التي جددت لأبناء هذا الأخير، وأحفاده وفيها إشارة إلى مسألة استغلال الكراستة، ولاسيما وثيقة مؤرخة في 1707ارجع إلى الملحق ص17

(3) Moulay Belhamissi, op.cit, p. 50

بمكان بالنسبة للبحرية الجزائرية- ونتلمس تلك الأهمية من خلال مقولة الفارس دارفيو في القرن 17 م حين قال "....إذا جعلنا أنفسنا أسيادا لبجاية : فالأتراك لن يعرفوا من أين يأخذون الخشب لسفنهم، وهذا المشروع لن يكون صعبا كما يمكن أن نتصوره.... ".-[1]

مما جعل العثمانيين يمنحون امتيازات للمشرفين، والمكلفين بهذه المهام : فمثلا القبائل الغابية منحت من طرف الباشاوات، والدايات حق التمتع بمساحات واسعة من الأراضي في المناطق السهلية نظرا لأن أراضيهم الواقعة في المناطق الجبلية الصالحة للزراعة قليلة[2]، ومن الأمثلة عن ذلك نذكر قبائل بني فوغال الذين تحصلوا على حق التمتع بمساحات واسعة من الأراضي في بايلك، أو مقاطعة قسنطينة.[3] وما يهمنا هنا هو الحديث عن طريقة استغلال الغابات المحيطة ببجاية، والتنظيم الذي كان متبعا في هذه المسألة ؛ أي ما هي آليات التعامل بين العثمانيين بمدينة بجاية، والقبائل القاطنة في تلك الغابات.

لقد وضع تنظيم خاص لتوجيه هذا النشاط ؛ حيث كان يعيين في كل قبيلة من القبائل القاطنة بالغابات المجاورة لمدينة بجاية -والمتمثلة في قبائل بني ميمون، وقبائل بني عمور، وهي القبائل الأكثر قربا من بجاية إضافة إلى قبيلة بني فوغال- مسؤولين يحملون

---

(1) Chevalier d'Arvieux, op.cit, p.241

(2) Charles Féraud, op.cit, p.210

(3) Charles Féraud, op.cit, In Revue Africaine 1869, N°13 p.44

لقب شيخ الكرستة والذين كانوا تحت الإشراف المباشر للمرابط الذي كان من عائلة أمقران وقد كانت هذه المهام تقريبا وراثية حتى 1830م في عائلة فرحات بالنسبة لقبيلة بني ميمون وعائلة حبيلس بني عواز في قبيلة بني فوغال[1]

و قد كانت مدينة بجاية مقر إقامة من عرف بوزير، **أو قايد، أو ناظر الكراستة**، والذي كان شخصية عثمانية. وكانت وظيفته شبيهة بمهام المهندسين المسؤولين عن عمليات بناء الأساطيل البحرية، وتشير إحدى الوثائق التي تعود إلى الرصيد العثماني إلى هذه الشخصية : حيث جاء فيها أمر تعين السيد مصطفي- ولد المرحوم احمد قايد- قائد على محروسة بجاية. وكذلك تسليمه قيادة الكراستة كما ورد بنص الوثيقة : "**....كما أنعمنا عليه أيضا بقيادة الكراستة فهو المتولي قطعها، وأمرها على يديه، وكذلك أنعمنا عليه بقيادة الزيت وهي على نظره وكذلك أمر المرسى فهو القبطان وهو المتصرف فيها.....**".[2]

ومما سبق نستخلص أمرا هاما، وهو أن قائد الكرستة كان يهتم أيضا بشؤون المرسى، وما يتصل به نظرا لأهمية هذا الأخير، وارتباطه الوثيق بالنشاط التجاري لمدينة بجاية وبخاصة تجارة الأخشاب.

---

(1) Ibid, p.40

(2) الوثيقة رقم 39 "**رسالة من محمد باشا إلى أهل بجاية يعلمهم فيها بأمر تعين مصطفي بن أحمد قايد مدينة بجاية وناظرا للكراستة وللزيت وقبطانا للمرسى**"، تاريخها جمادى الأولى 1200 هـ. في المجموعة 3206، من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة – الجزائر

وقد كان يساعده في أداء مهامه هذه مساعد يعرف بالخوجة باش كاتب الذي كان مكلفا بتسجيل شحنات الخشب المسلمة من طرف القبائل، والدفع لهم فيما بعد.[1]

وقد كانت عملية استغلال الأخشاب تتم تحت إشراف مهندس -وزير أو قايد الكراستة- فقد كان يقوم شخصيا بتقديم بعض الأجزاء الضرورية لصناعة السفن لتستعمل كنموذج -لصناعة عدد معين على شكلتها- وقد كان يتفق مع شيخ الكرستة للمنطقة لتزويده بالعدد الذي يحتاج إليه من القطع المطابقة للنموذج المقدم، ولم تكن مهامه تتوقف هنا بل كان وزير الكرستة بعد الانتهاء من هذه المهمة يذهب برفقة الخوجة -باش كاتب- إلى الغابات ليختار بنفسه الأشجار المتوجب قطعها لكونها صالحة، وكان يحددها.[2]

وبعد هذه الدورة كان يعود إلى بجاية في انتظار إخباره بأن الأخشاب، والقطع الخشبية المطلوبة جاهزة للتسليم، وهنا نشير إلى أن الأخشاب التي كانت تحتاج إليها البحرية الجزائرية كانت تجيء في البداية من غابات بني ميمون، وبني عمور القبائل الغابية الأقرب من مدينة بجاية، وبدءا من سنة 1750م أصبحت تُجلب من غابات قبائل بني فوغال[3] حيث الأخشاب أكثر صلابة، ومقاومة لعوامل التلف.[4]

---

(1) Charles Féraud, op.cit, p. 207

(2) Ibid, p.207

(3) وبما أن تأثير آل مقران لم يكن متواجدا في هذه المنطقة بما فيه الكفاية : فإن العثمانيين عينوا أحد أفراد هذه الأسرة وهو "الحاج المكي أمقران" ليذهب ويستقر في جيجل، ومنها سيتمكن من خدمة مصالحهم المتعلقة باستغلال الكراستة في غابات قبائل بني فوغال بشكل أفضل أنظر : Charles Féraud, op.cit, p.206

(4) Charles Féraud, op.cit, p.206

وبعد فترة كان يعود قايد الكراستة للإطلاع على العمل المنجز، وفحص القطع المصنوعة لكي تنقل إلى الشاطئ، وتتم عملية تحميلها. وقد كان لكل قطعة اسمها الخاص : لكونها موجهة لاستعمال خاص في السفينة ومن تم لها شكل خاص بها، وقد كان لكل منها ثمن حسب طبيعتها، واليد العاملة التي تطلبتها. وكانت عملية تسديد ثمن هذه القطع الخشبية، والخشب الذي كان يشتري البعض منه على شكل ألواح، وأعمدة مخصصة لبناء السفن، ولبناء المنازل أيضا في مدينة الجزائر بالطريقة التالية :

عند دورة قايد الكرستة الثانية للإطلاع على العمل المطلوب، وأخذ قطع الخشب المصنوعة التي طلبها وبمساعدة الخوجة- باش كاتب-كان يضع قائمة مفصلة لهذه القطع، وأسعارها المختلفة، والمبلغ الإجمالي لها كان يجزأ إلى ثلاثة أقسام القسم الأول الذي يدفع كان يعرف "**بالعربون**" : حيث كان يقدم لشيخ كراستة المنطقة الذي يوزعه بدوره بالتساوي بين أصحاب الغابات من القبائل، وقسم ثاني، وثالث كانا يدفعان بعد أن تتم عملية نقل الأخشاب، والقطع المصنعة للشاطئ من طرف القبائل، إذ بعد أن يتجمع الخشب على الشاطئ كان يقدم لشيخ الكرستة ما تبقى من الثمن المجزأ إلى "**حق الخدمة**"، وهو موجه للنجارين الذين صنعوا تلك القطع وآخر قسم وهو "**حق الرفود**" [1] أي حمل الأخشاب

---

(1) وكان أفراد القبائل المكلفين بنقل الأخشاب ينقلونها عن طريق جعلها تنحدر من المنحدرات باتجاه الشاطئ، أو كانوا يحملونها بأيديهم، أو كانوا=

من الغابة إلى الشاطئ، وشحنها في الموارد(1) ومثال على ذلك عند بني فوغال القصص الأولى المرتون، وحق الخدمة كانا يعودان استثنائيا لفرقة أولاد خالد مالكي الأشجار المقطوعة، والذين كانوا يقومون بأنفسهم بأعمال النجارة (Charpenterie) الخاصة بتهيئة القطع المطلوبة في حين أن حق الرهود كان يقسم بين سكان فرق أخرى متجاورة مثل أولاد كزار، وأولاد قاسم، وبني هدة وبني عيسى، وغيرهم(2).

و قد كان ينقل الخشب هذا من طرف فلوكات مراكب صغيرة- في فصل الصيف بعد أن يلتقط على طول الساحل(3) إلى ميناء مدينة بجاية : حيث كان يحمل إلى مدينة الجزائر من طرف

=يسحبونها عن طريق حبال كانت تمنح لهم من طرف بحرية الجزائر، ولابد أن نضيف إلى أنه ولتفادي صعوبات كبيرة في النقل كانت تقطع الأشجار الأكثر قربا من الشاطئ، وأنه لم يكن يتم التوغل إلى الأمام أكثر في الغابة علما أن عملية قطع الأشجار كانت لا تتم إلا في نهاية فصل الشتاء مما يسهل العملية، ولا يتلف الخشب، ويسمح للأشجار المقطوعة بالنمو مجدد باعتبار أن اليخضور (seve) يكون حينها في راحة.أنظر :

Charles Féraud, op.cit, In Revue Africaine 1869, N°13 pp.41, 43

(2) Charles Féraud, op.cit, pp.209, 210

(3) Charles Féraud, op.cit, In Revue Africaine 1869, N°13 p.43

(4) وبالتحديد عند نقاط الشحن الثلاثة الآتية : 1- عند مصب وادي الزيتون عند بني عمور إلى الشرق قليلا من راس أوقاس
2 – عند الميناء الصغير لزياما بالقرب من جزيرة منصورية 3- وأخيرا في ميناء تازة المحمي جيدا والواقع عند مصب وادي تازة عند بني فوغال وتجدر الإشارة إلى أن قايد الكراستة كان ينتقل إلى نقاط الشحن التالية عندما كانت تستدعي الحاجة أنظر :

Charles Féraud, op.cit, In Revue Africaine 1869, N°13 p.40

سفن ذات قدرة حمولة أكبر ليستعمل في ميدان بناء السفن، وكذلك في بناء منازل المدينة[1] -كما ذكر آنفا-.

وتوجد بعض الوثائق الأرشيفية التي تعود للعهد العثماني- وبالتحديد للرصيد العثماني المتواجد بالمكتبة الوطنية بالحامة المشكل من عدد كبير من الوثائق الموزعة في عدة مجموعات، والمتنوعة المواضيع، ويمكن العودة إلى فهرس حماش لأخذ فكرة عامة عنها- والتي تؤكد، وتبين لنا هذه المسألة ؛ أي نقل الأخشاب، والقطع الخشبية المصنعة الضرورية لتجديد، وترميم البحرية الجزائرية الأمر الذي كان كما سبق الذكر من الأنشطة الاقتصادية الهامة لمدينة بجاية، وقبائل الغابات المجاورة لها.

وهي عبارة عن مراسلات بين السلطة في مدينة الجزائر، والمسؤولين المراقبين لعملية استغلال الأخشاب بمنطقة بجاية لصالح الأسطول الجزائري : فنجد رسالة وجهها أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرستة في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة -بمثابة وزير البحرية إذ كان تحت إشرافه كل ما يتعلق بشؤون البحرية، والغزو البحري والعلاقات الخارجية -لمدينة الجزائر يخبره فيها بأن عملية إرسال الخشب إلى الجزائر قد تمت كما يذكر أنه قام بمساعدة الحاج خليل وكيل الزيت في شراء الزيت الذي طلب منه من الجزائر ؛ حيث يقول : «..و نعلمكم أيضا أفاندي{كذا}

---

(1) Charles Féraud, op.cit, p.210

أني وقعت مع السيد الحاج خليل وكيل الزيت وقضينا [كذا] له الزيت والحمد لله »[1]

وهذه المراسلة إلى جانب أنها تفيدنا في تأكيد ذلك النشاط الذي كانت مدينة بجاية محطة هامة فيه تجارة الخشب فإنها توضح لنا كيف أن مدينة بجاية كانت مصدرا هام لتزويد مدينة الجزائر باحتياجاتها من الزيت وهذا ما يؤكد ما ذكره توماس شو من وجود زراعات جميلة وكبيرة لأشجار الزيتون في ضواحي مدينة بجاية في القرن 17م (11هـ)[2]

وفي هذا السياق توجد مراسلة أخرى من أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرست الكرستة أوائل شوال بدون تاريخ في نفس القضية، وهي شراء الزيت الذي طلب منه شراءه، وإرسال الأخشاب؛ حيث مما جاء فيها:

«...إلى سيدنا إبراهيم وكيل الحرج في الجهاد أيده الله وناصره أمين جعلك الله رحمة للعباد وشفاعة لأهل الفساد أمين، واليوم أفاندم [كذا] خير إن شاء الله تعالى أمر الكيل الزيت

---

(1) الوثيقة رقم 6 "رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرست في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة بمدينة الجزائر حول إرسال الأخشاب لمدينة الجزائر كما يخبره بمساعدته وكيل الزيت الحاج خليل في شراء كميات الزيت المطلوبة منه "، تاريخها أوائل ذي القعدة(دون تاريخ)، في المجموعة 1903 من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة – الجزائر

(2) Tomas SHAW, op.cit.p.195(2)

اكذا! قد كيلنا وعمرنا [كذا] جميع الأقساط كلهم الذي اكذا! أرسلت إلينا وزدنا ثانيا [كذا] من عدنا من المخزن لتعمير عشرا أقساط عمرناهم [كذا] و الحمد لله على هذا الساع [كذا] الزيت موجود....»[1]، ويحدثه كذلك في نفس المراسلة عن أمر الخشب فيقول له : «......... وخذينا [كذا] الخشوب [كذا] ....".

ودائما في هذا الموضوع نجد مراسلة أخرى : حيث راسل أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرست في بجاية إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة يخبره فيها بوصول خطابه إليه، كما تتضمن هذه المراسلة الإشارة لإرسال بعض البضائع من بجاية إلى الجزائر على متن السفن، كما يعلمه من خلالها بظهور سفينة مارة بالقرب من سواحل بجاية فلم يعلموا إذا كان المركب مسلم أو نصراني.[2] وهذا دليل على أهمية بجاية كمركز لمراقبة الملاحة البحرية.كما نجد مراسلة أخري أرسلها القائد مصطفى، وأحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرستة في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة

---

(1) الوثيقة رقم 8، في المجموعة 1903، من الرصيد العثماني، مصدر سابق، أنظر الهامش رقم (39)

(2) الوثيقة رقم 9 "رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرست في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج حول إرسال بعض البضائع إلى مدينة الجزائر بواسطة السفن "البركوات وإعلامه بمسألة مرور مركب بالقرب من بجاية لا تعرف هويته "، تاريخها أواخر محرم الحرام (دون تاريخ) في المجموعة 1903، من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة – الجزائر

حول تسوية بعض المسائل التجارية مع بعض القبائل، وإخباره بجمع أقساط الزيت المطلوبة من طرف الحاج خليل.[1]

وهكذا نجد أن مسألة استغلال أخشاب الغابات المحيطة بمدينة بجاية، والمتاجرة بها خلال العهد العثماني قد أعطى لبجاية نوعا من الأهمية كونها بغاباتها مصدرا أساسي للأخشاب الضرورية للبحرية الجزائرية لترميم، وبناء السفن، وكذلك بناء المنازل وغيرها من المنشآت، بالإضافة إلى تجارة الزيت التي ارتبطت بها، وتجارة السواحل الذي كانت تنطلق من ميناء بجاية عن طريق المراكب الصغيرة للمتاجرة بثروات المنطقة المتنوعة كما أسلفنا الذكر.

وما يشد الانتباه أيضا هي دقة التنظيم الذي وضع لاستغلال أخشاب تلك الغابات ؛ فهو نظام تميز بالفعالية ويبن كيف أنّ كل من العثمانيين، والقبائل كانوا يجدون فائدتهم، ومصلحتهم - مكسبهم- من خلال هذه العملية كما نستشف السياسة الحكيمة التي اعتمدها العثمانيين في التعامل مع القبائل القاطنة في الغابات المحيطة بمدينة بجاية للاستفادة من أخشابها.

<u>6 – مصير تجارة الكراستة</u> : وفي نهاية المطاف تراجعت هذه التجارة بشدة، وزالت نتيجة عاملين :

---

(1) الوثيقة رقم29 " : **عبارة عن مراسلة من القائد مصطفي وأحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرست في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة**" ، في المجموعة 1903، من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة -- الجزائر

1- جعل استغلال الكراستة احتكارا لصالح اليهود، وكذا منحهم احتكار التجارة التي كانت تتم في بجاية مع القبائل وبالتحديد لعائلة البكري -وذلك خلال السنوات الأخيرة من تاريخ الدولة-، والتي تعهدت بدفع إتاوة مرتفعة للحاكم-الداي -، ولكن تعاملهم مع القبائل لم يكن إلا من خلال وكيل، أو ممثلين عنهم وهؤلاء إما لمصلحة خاصة، أو لعجزهم تسببوا في فوضى مؤسفة، وتعطيل كل الأعمال التجارية بمنطقة بجاية، ولاسيما تجارة الكراستة، والدليل على ذلك أن كمية كبيرة، ومعتبرة من الأخشاب التي تم طلبها لصالح البحرية بقيت قرابة الثلاث سنوات على شاطئ تازة لرفض القبائل تسليمها لأنه لم يدفع لهم كما جرت العادة من قبل، وبالسعر المتفق عليه من طرف وكيل البكري مما أضر باقتصاد قبائل المنطقة، وبالبحرية الجزائرية.[1]

2- الاحتلال الفرنسي لمدينة الجزائر عاصمة البلاد وضع حدا نهائيا لتجارة الكراستة وتسبب في إدخال سكان قبائل منطقة بجاية في حالة من البؤس، والفقر بعد أن قضى على أهم نشاط اقتصادي كانوا يقومون به وهو تزويد البحرية الجزائرية بما تحتاج إليه من أخشاب لصناعة السفن، وبالتالي القضاء على أحد أهم الموارد المالية بالنسبة لهم، وقد استمروا على هذه الحالة لفترة طويلة.[2]

---

(1) Charles Féraud, op.cit, p.210

(2) Charles Féraud, op.cit, In Revue Africaine 1869, N°13 p.46

الحمد لله وحده

ليعلم من يقف على هذا الامر الكريم والخطاب الواضح الصميم
العلي شانه وقدره من باي الا[illegible] الناحية الشرقية [illegible] القواد والعمال
والخاص والعام وجميع المتصرفين في الاحوال [illegible] لدنا الجزائر
المحمية بالله تعالى وبلد بجاية [illegible] الله الجميع ووفق الكل
الى الصالح القول وحسن الصنيع امـا بعد فان حامل المكارم
الوجيه البركة السيد محمد الشريف ابن المرحوم بكرم الحي
القيوم المقدس المنفس الشيخ سيدي عبد القادر بن سيدي
محمد امقران انعمنا عليه وقدمناه على كامل زواياه واقمناه في مقام
والده المذكور وانزلناه بمنزلته ينظر في امور الزوايا المذكورين
ويكونوا كلهم عند نظره وسمعه وطاعته واطلقنا يده [illegible]
يتمتع بخراجهم جريا في ذالك على سبيل عادات المعلومة وعادة
السادات المرابطين الاعلام المتقدمين قبله السابقة المفهومة
كما انعمنا عليه بزاوية بني بو مسعود وحسابها عليه وعلى عامه

الوثيقة رقم 8 "رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرسست في بجاية الى إبراهيم وكيل الحرج حول مسألة شراء الزيت المطلوب منه وطلب إعلامه هل يتم إرسال مركب من مدينة الجزائر لتسلمه وفيها إشارة أيضا للأخشاب"، تاريخها أوائل شوال (دون تاريخ)، في المجموعة 1903 في من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة - الجزائر

وتاقب اعقابه ذلك صدقا منا عليه لوجه الله العظيم ورجاء

ثوابه الجسيم ولاطعامه للفقراء والمساكين وعلى كافة اهل الزاوية

المذكورين خصوصا زاوية بنى بو مسعود ان يكون كلهم عند نظره

وسمعه وطاعته كما اننا افمناه في مقام والده المذكور على شغل

البايلك الكاين بالبلد المذكورة يجري عليه مثل الكراستة

وغيرها من غير ممانع له في ذلك مع حرمه واحترامه ورعيه وحفظ

جنابه بحيث لاتنهتك له حرمه ولا من يتعدى عليه ولا على كافة

زوانة ولا يكلفهم احد بشى من التكاليف المخزنية * عن اذن المعظم

الارفع الدولاتلى السيد مصطفى داي اواخر حجة الحرام عام ١١١٤

وثيقة تجدد الإمتيازات التي منحت لعائلة أمقران بدء بالجد محمد أمقران ثم والده الشيخ سيدي عبد القادر بن محمد أمقران وأخيرا المذكور هنا الحفيد السيد محمد الشريف نظرا للخدمات التي قدموها للسلطة وفيها إشارة إلى الكرا ستة. تاريخها 1702. المرجع :

FERAUD (Charles) ,Exploitation des Forets de la karasta dans la Kabilie orientale sous la domination turque , In Revue Africaine 1868 ,N°12.

الى الواقف على هذا الامر الكريم والخطاب الواضح الجسيم النافذ
اوذ العلي شانه وقدره من القواد والعمال والادنا البلاد والحكام
الخاص والعام وجميع المتصرفين في الاحوال وسائر الاحكام ببلادنا
الجزائر المحمية بالله تعالى من سوى الدواوين وسائر عمالها خصوصا
بلد بجاية سدد الله الجميع ووفق الكل الى صالح القول وحسن
الصنيع اما بعد فان حامله المكرم الاوجه ابننا السيد مصطفى ولد
المرحوم السيد احمد قايدا كان قد انعمنا عليه ووليناه قايدا على
محروسة بجاية حاكما فيهم متصرفا في جميع امورهم وكافة شؤونهم
بحيث لا يتصرف فيهم احد سواه وليكن جاريا في جميع اموره وكافة
شؤونه على حسب العادة القديمة والطريق السالفة المستقيمة عادة
المتقدمين امثاله مع كونه متبعا للشريعة المحمدية على صاحبها افضل
الصلاة وازكى التحية وقد اوصيناه بحرمه واحترامه ورعيه
واكرامه وحفظ النسبي جانبه بحيث لا تنتهك له حرمة ولا ينتقض
له جناح ولا يصله احد باذاية ولا بمكروه ولا يقاسي ما يقاسيه غيره
ولا لاحد اليه من سبيل بوجه ولا حال ثم انعمنا عليه ايضا بقيادة
الكراسة فهو المتولي قطعها واموالها على يديه وكذلك انعمنا
عليه بقيادة الزيت فهي على نظره وكذلك امر المرسى فهو القبطان
وهو المتصرف فيها فهذه الامور كلها هو المتصرف فيها وعلى
نظره دون غيره ولا يتصرف فيها احد سواه مع الحرمة الكاملة والبرة
الشاملة اعلاما تاما شاملا عاما بحسب الواقف عليه ان يعمل
بما فيه ولا يتعداه ومن تعدى الحد فقد استوجب الحد والله الموفق
للصواب واليه المرجع والمآب لا رب غيره ولا معبود سواه
والامر كله لله وهو حسبي ونعم الوكيل ولا حول ولا قوة الا بالله العلي
العظيم والسلام وكتب عن اذن المعظم الامجد مولانا الداولاتلي السيد
محمد باشا ايده الله بمنه اوايل جمادى الاولى عام 1200

الوثيقة رقم 39 "رسالة من محمد باشا إلى أهل بجاية يعلمهم فيها بأمر تعين مصطفي بن أحد قايد مدينة بجاية وناظرا للكراستة وللزيت وقبطانا للمرسى"، تاريخها جمادى الأولى 1200 هـ، في المجموعة 3206، في الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة – الجزائر

Place du port d'Alger dans le renforcement du rôle des transports maritimes de l'Algérie

Par : Abbas Leila
Enseignante chercheur-
USTHB-FSTGAT-LGAT

Résumé :

Insérés dans l'infrastructure économique naissante de notre pays, les ports en constituent un élément essentiel qui conditionne le développement puisqu'ils canalisent la quasi totalité de nos échanges. Ils forment de ce fait un carrefour, dont le débit, et par voie de conséquence l'efficacité où la déficience peut avoir des effets incalculables sur le développement économique du pays.

L'Algérie dispose d'un complexe portuaire en place constitué de treize (13) ports de commerce dont huit (08) essentiellement à prépondérance de trafic de marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Ghazaouet, Djen-Djen Mostaganem, Ténès et Dellys), trois (03) ports mixtes de marchandises générales et d'hydrocarbures (Bejaia, Arzew et ancien port de Skikda) et deux (02) spécialisés dans les hydrocarbures (nouveau port de Skikda et Béthioua), répartis tout au long d'une côte de 1200 km et offrant une capacité théorique estimée à environ 105 millions de tonnes/an[1] (80 millions pour les vracs liquides essentiellement les hydrocarbures et 25 millions de tonnes pour les marchandises générales). Deux tiers de ces marchandises transitent par le port d'Alger, ce qui fait de lui le plus important port du pays.

Les aspects du trafic en transit par le port d'Alger, premier port du pays pour les marchandises générales et port important pour les cargaisons en vrac, se sont transformés d'une façon radicale. Similairement, les modalités et techniques de transport ont également changées. Il existe à présent un important trafic Ro/Ro et plus particulièrement un trafic de plus en plus conteneurisé. « Le port moderne aujourd'hui est une plate-forme logistique qui se tourne tout

---

1 Ministère des transports, Communication sur la situation des ports de commerce. Avril 2002.

autant vers la terre que vers la mer en cherchant à s'impliquer dans divers maillons de la chaîne de transport »[1].

La capacité des ports algériens en matière de transport maritime est loin de répondre aux besoins exprimés par les partenaires économiques de l'Algérie. Ces derniers sont confrontés à d'énormes problèmes liés au plan organisationnel et à l'aspect législatif régissant le transport maritime ainsi qu'aux difficultés matérielles caractérisées par la vétusté de l'outillage utilisé, l'insuffisance de la surface de stationnement des conteneurs et le ralentissement des opérations d'embarquement particulièrement au port d'Alger d'où transitent 2/3 de nos échanges avec l'extérieur.

Dans le contexte de compétitivité aiguë dans lequel se livrent aujourd'hui les ports, ces derniers doivent trouver les moyens d'investir tout en restant compétitif et offrir la qualité de services exigés par les armateurs et les chargeurs.

Telle est l'obligation de notre pays qui doit faire face à la mondialisation avec toutes ces implications (stratégiques et technologiques) et faire développer de manière exponentielle l'économie nationale dans laquelle les ports constituent des éléments clefs de réussite et de développement.

Mots clés : port, transport maritime, compétitivité, mondialisation, efficacité et déficience

Introduction :

L'Algérie est fortement dépendante de la voie maritime pour l'acheminement de son commerce extérieur. 95% des échanges commerciaux sont assurés par mer. C'est dire le rôle incontournable du transport maritime dans le développement économique du pays et son incidence financière (10% en moyenne de la valeur des importations).

Une grande part de ces échanges passe par le port d'Alger du fait de son site stratégique dans une zone à dominance commerciale très importante.

---

1 Préface de Mr le Ministre des Transports, Annuaire statistique des ports de commerce algérien, 2002.

Le port d'Alger a connu des changements et des évolutions parfois radicales mais il a toujours gardé son rôle de port relais entre la ville et son arrière pays et entre la ville et la méditerranée. Des travaux d'aménagement et d'agrandissement ont été nécessaires pour l'adapter aux exigences d'un trafic de plus en plus important. Cependant, «le port souffrait et souffre toujours de l'étroitesse de son site qui a nécessité des travaux qui vont se succéder durant quatre siècles pour arriver à sa configuration actuelle».[1]

Du fait que le trafic des marchandises d'un port est étroitement lié à la surface portuaire qu'il occupe. Car, plus le trafic croit plus le besoin d'espace devient une priorité absolue pour le bon déroulement de la manutention des cargaisons.), le port d'Alger nécessitera d'autres travaux de modernisation pour le rendre concurrentiel, pour le désengorger et pour augmenter son rendement économique.

Il est également admis que la capacité d'un port s'apprécie, outre en fonction de ses infrastructures, de ses espaces appropriés mais aussi en relation avec l'existence d'installations spécialisés, d'équipements adaptés à la taille des navires, à la navigation et à l'évolution des flux et aux types de marchandises et enfin aux voies de desserte appropriées. Le bon fonctionnement de ce régulateur dépend de facteurs exogènes, se situant tant en son amont qu'en son aval.

Le port d'Alger : un port stratégique relié à toutes les régions du pays :

Géographiquement, le port d'Alger s'incurve sur le littoral ouest de la baie d'Alger qui s'étire entre le Cap Caxine à l'ouest et le Cap Tamentfoust à l'est d'une largeur de 18 Km et une profondeur d'environ 7 km.

«Le port s'étale du nord au sud sur 3km, il se dresse au pied du massif de Bouzareah, délimité par la jetée Mustapha au Nord-est à 160

1 M. Mohamed Nemouchi, Sous-Directeur à la Direction des Ports du Ministère des Transports,

mètres de la côte, par le brise-lames est au Sud-ouest et par la ville d'Alger à l'ouest»[1].

Cette position au coordonnées géographiques 3°2' longitude est et 36°50'latitude nord ; offre au port d'Alger une protection contre les vents violents de l'ouest et du nord.

La longueur totale du linéaire de quai du port d'Alger est de 9300 m dont 5800 m en exploitation. Le nombre de quai est de 35 dont 09 spécialisés (soutrage, Ro-Ro, conteneur, voyageurs, pondéreux, céréales). «Le taux d'occupation des quais et en moyenne de 75% et seulement 8% ont une productivité supérieur à 100 tonne/heure»[2].

L'accès au port est assuré par deux principales passes qui sont :

La Passe nord, large de 176 m et profonde de 22 m, formée par les deux musoirs de la jetée Kheir-Eddine et la jetée du Vieux Port et la Passe sud d'une largeur de 240 m et 16 m de profondeur. Elle est formée par le musoir de la jetée Mustapha et le brise-lames est.

La longueur des voies ferrées internes au domaine portuaire et leur raccordement au réseau national, la longueur des voies routières internes au domaine portuaire et leur raccordement au réseau d'autoroutes ou de voies rapides, la connexion avec un aéroport proche sont tout autant de facteurs déterminants pour conforter ou au contraire annuler les offres strictement portuaire.

La situation du port d'Alger en terme de voies de desserte est très importante étant donné que les voies de communication qui partent de la capitale débouchent sur la presque totalité du pays. Les accès routiers de l'enceinte du port d'Alger sont au nombre de 07 (accès n°1 par la pêcherie, n°2 par la rue d'Angkor, n°3 par la gare maritime, n°4 par la rampe Tafourah, n°5 par le grand môle, n°6 par la

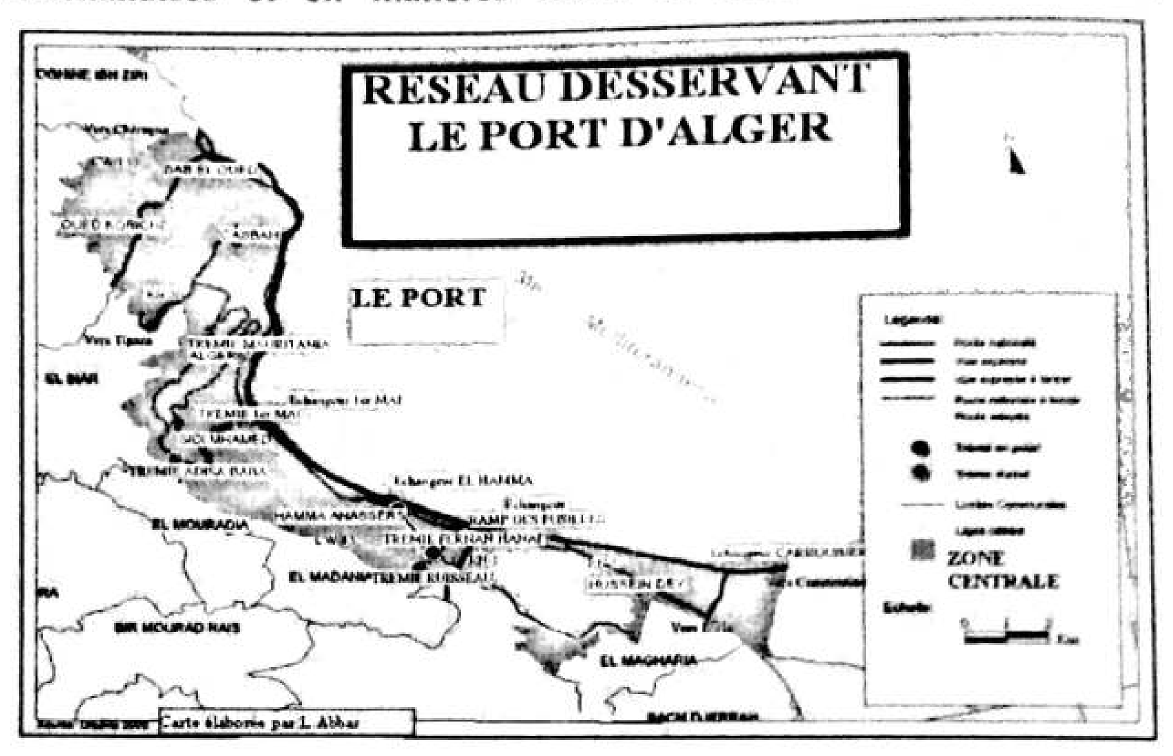
---

1 La délimitation du port d'Alger est fixée par le décret n° 62-268 du 12 Mars 1962, instituant le régime de l'autonomie à l'établissement algérois, modifié et complété par le décret n° 63-444 du 09 Novembre 1963.

2 JICA, Etude de développement des ports d'Alger, Oran, et Annaba

rue de fontanelle et n°7 par la rue de grasse) débouchent sur la route de l'A.L.N.

La desserte du port d'Alger avec l'intérieur est assurée par des routes à grand trafic vu l'importance de ce dernier. Il assure le ravitaillement de bon nombre de secteurs stratégiques en marchandises et en matières finies et semi finies. (Voir carte)



Les liaisons côtières (RN24 – RN11) et les deux liaisons Est-ouest (RN4 – RN5) avec la région Nord du pays ;

Le prolongement de la route nationale n°5 (RN5) vers l'intérieur pour se qui concerne la région des hautes plaines ;

La liaison routière (RN°1) dite transsaharienne avec le Sud du pays.

Les terre-pleins et quais (quais n°29, 31, 33, et 35) sont desservis par un réseau de voies ferrées SNTF, reliés à la gare de Agha et traversant l'avenue de l'A.L.N, d'une longueur de 30 km. De la gare d'Agha, deux voies relient le port aux régions est et ouest du pays, l'une vers l'Est du pays desservant Bouira, Sétif, Bordj Bou Arreridj, Constantine et Annaba, et l'autre vers l'Ouest passant par Blida, Chélif pour aboutir à la gare d'Oran

En ce qui concerne sa gestion, plusieurs organismes se partagent la tache et cela dans le but d'assurer le bon fonctionnement d'un aussi important équipement économique.

Les ministères de transport et de l'équipement sont chargés de l'administration et de la construction du port d'Alger.

Le ministère de transport a la tutelle sur l'entreprise portuaire qui est responsable de l'administration et de l'exploitation du port.

Par contre, le ministère de l'équipement a la tutelle sur la direction des travaux publics de la wilaya qui est chargée de la construction, de l'entretien, de la surveillance et des réparations des infrastructures maritimes (quais, jetées, bassins). Une subdivision maritime est implantée directement au port pour le suivi des opérations de travaux d'entretiens et de surveillance des infrastructures (quai 26).

Le port d'Alger a été géré par l'O.N.P (Office National des Ports) jusqu'en 1982 qui deviendra par la suite l'E.P.A.L (l'Entreprise Portuaire du Port d'Alger).

L'entreprise Portuaire d'Alger issue de la restructuration du système portuaire national de 1982 (décret n°82.286 du 14 avril 1982 et passée à l'autonomie en 1989 sous la forme d'une E.P.E/SPA) exerce, conformément à ses statuts, des missions à la fois d'autorité portuaire et à caractère commercial.

L'E.P.A.L assure la gestion de l'exploitation des infrastructures portuaires (bassins, quais, magasins, terre-pleins, voûtes,...) et des installations spécialisées (Terminal à conteneurs, gare maritime, portiques à grains,...).

Evolution de l'activité et du trafic portuaire : Un port orienté et spécialisé en marchandises hors hydrocarbures et à conteneurs.

L'efficacité et le bon fonctionnement d'un port sont souvent analysés à travers quelques indices révélateurs tels que son rendement économique et la qualité des services fournis à son niveau. Ces indices sont liés aux conditions générales dans lesquelles un port fonctionne et se développe.

Le port d'Alger a connu un trafic de marchandises variable, suite aux divers événements qui ont marqué l'Algérie.

La structure du trafic a subi un grand changement. Alors qu'il était un port destiné à l'exportation des richesses agricoles et minières durant la première moitié du siècle dernier (époque coloniale), il est

devenu progressivement un importateur des besoins alimentaires, des biens d'équipements et des marchandises diverses.

Durant plus d'une décennie son accroissement est resté irrégulier jusqu'à 1970 ou il a chuté considérablement a cause de quelques événements importants[1] traversées par l'Algérie. Depuis l'année 1990 le port d'Alger a enregistré une évolution spectaculaire dans le nombre de navires accostés ainsi que dans le volume des marchandises transitées par ce dernier.

Ainsi, 2821 navires (2686 commerciaux et 135 relâchants) ont été enregistrés en 2005 contre 2023 navires en 1995 (1763 commerciaux et 260 relâchants), faisant ressortir une hausse constante de 152% de navires commerciaux, Cette évolution s'explique par l'apparition d'un nouveau type de navires : les porte-conteneurs ainsi qu'à la hausse du transport roulier.

Le volume global du trafic de marchandises traitées par le port d'Alger en 2007 est de l'ordre de 8.73 millions de tonnes, soit 7.84% du trafic national. 26.73% représente la part du port d'Alger dans le trafic national des hors hydrocarbures, sa part dans le trafic national des hydrocarbures est de l'ordre de 2.53%.

Ainsi, le trafic du port d'Alger est orienté vers le transport des marchandises hors hydrocarbures dont la première place lui revient à l'échelle nationale avec plus du tiers du trafic national traité par les 11 entreprises portuaires.

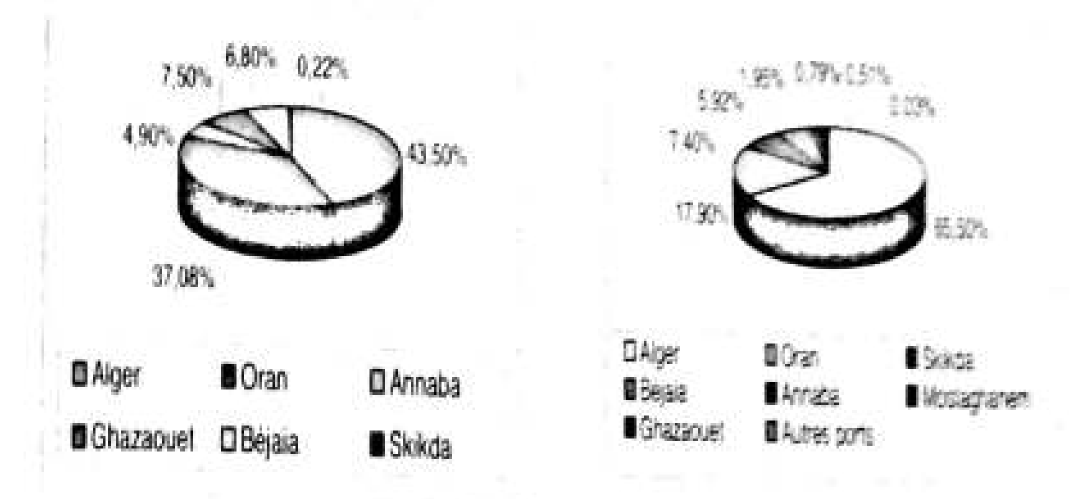
Après, Arzew, Skikda et Bejaia, le port d'Alger détient la quatrième place dans le trafic des hydrocarbures. (Voir le graphe suivant).

1Le différend Franco-algérien sur les vins et alcools qui a abouti à la reconversion d'une partie du vignoble par d'autres cultures et par conséquent à la baisse de la production.

La nationalisation des hydrocarbures de 1971 entrainant un ralentissement des exportations.

Répartition du tonnage de la marchandise conteneurisée et du trafic passagers par port en pourcentage

PASSAGERS CONTENEURS



Alger », EPAL, graphe réalisé par le chercheur L. Abbas

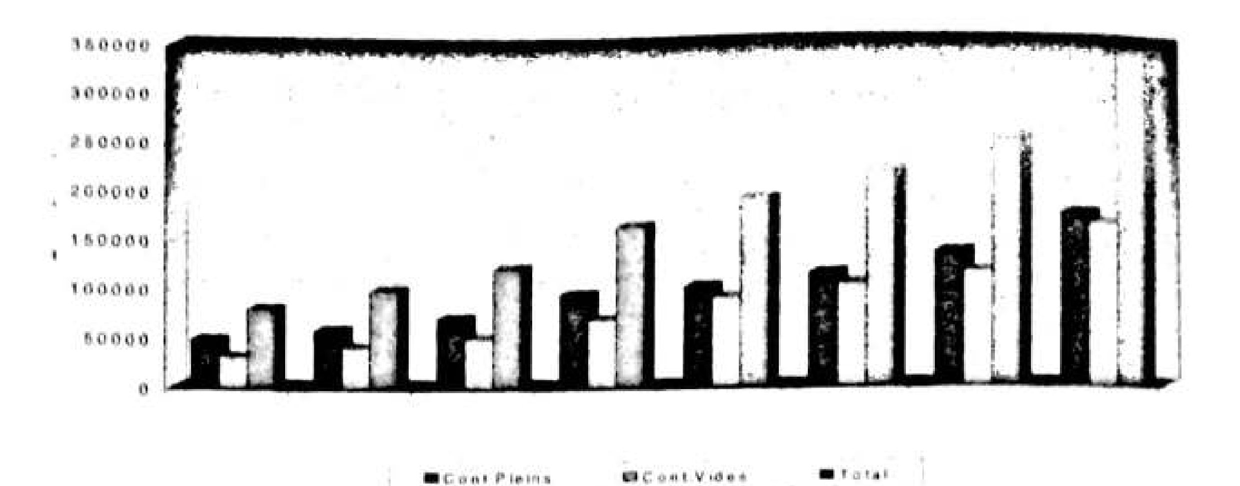
Trafic Spécialisé, trafic Conteneurs et trafic Passagers :

Le conteneur est apparu pour répondre aux besoins du transport maritime de marchandises diverses. Il facilite généralement l'inter modalité et augmente la fluidité du transport. Dans le classement annuel des ports du monde qui ont un trafic conteneurisé de plus de 300000EVP, établie par C.T.Y[1] en 2002, le port de Durban en Afrique du sud était en 44ème position mondiale et le premier en Afrique suivi par le port d'Alexandrie en 74ème position et celui d'Alger en 121 position sachant que le port d'Alger occupait la 161ème position en 1998.

---

1 CTY, Containerisation International Yearbook.

Evolution du trafic conteneurs du port d'Alger de 1999 à 2007



Source : Revues « Port D'Alger », EPAL, graphe réalisé par le chercheur L. Abbas

L'évolution de ce type de trafic entamé depuis les années 1980, affiche toujours une tendance à la hausse, confirmant ainsi l'importance de ce mode de transport dans le monde entier. La part des ports algériens et ceux des pays voisins en trafic conteneurisé, reste modeste comparé au trafic d'autres leaders mondiaux.

En effet, le trafic mondial enregistré en 2002 était de l'ordre de 205mollions de EVP, l'Algérie 297000, la Tunisie 230000 et le Maroc 358000EVP[1].

La progression du conteneur s'est accentuée à partir de1999 l'année da la mise en exploitation du Terminal à conteneurs.

Le nombre des conteneurs de 40 pieds a connu une évolution considérable étant donné des avantages qu'il offre (sécurité de la marchandise, rapidité, coût, ...) d'où le besoin du port à ce mode de trafic.

De son coté, le trafic roulier a connu une augmentation dans son utilisation jusqu'à 1998, cela s'explique par le fait que les coûts des infrastructures ro/ro nécessaires pour effectuer le chargement, le déchargement et la manutention des marchandises, conteneurisées ou non, sont moins élevés.

De 1999 à 2007, ce trafic a connu une forte baisse, passant de 991.581 tonnes en 1998 à 459.209 tonnes en 2007, ceci s'explique par

---

1 Bulletin des transports n°14, novembre 2003, CNUCED, publications des Nations Unies.

l'ouverture du Terminal à conteneurs durant cette période et par conséquence le délaissement du roulier au profit de la conteneurisation.

La structure de ce type de trafic connaît toujours une prédominance des importations qui représente près de 86%du trafic roulier global.

Il est de même pour le trafic des passagers au port d'Alger qui révèle une tendance à la hausse quasi constante depuis 1996 jusqu'à nos jours, ou l'indice d'évolution affiche un taux de 240%.

En 2007, le terminal d'Alger a assuré le passage de 530 526 EVP, contre 440 951 unités en 2006, soit une progression considérable de 20%, et il a traité 11,241 millions de tonnes de marchandises diverses, soit 11% de plus que l'année précédente.

Ainsi, tous les indicateurs ont enregistré des hausses au cours de l'exercice 2007 à l'exception du trafic voyageurs qui a marqué une baisse passant de 397 073 passagers en 2006 à 373 538 en 2007, soit une baisse de 5,93%.

« Le trafic passagers est lié, soit à l'activité économique (déplacement des hommes d'affaires par exemple), soit à l'activité touristique dont les flux sont généralement saisonniers, soit à une migration de travail, notamment avec l'Europe »[1].

En effet, le séjour moyen en rade des navires a été de 4.92 jours en 1995, passant à 1.84 jour en 1999 pour atteindre 1.42 jours en 2002et 1,29 en 2007.

En ce qui concerne la main d'œuvre employée, l'E.P.A.L offre le travail à un effectif de 3200 personnes, dont 200 journaliers avec un taux d'encadrement de 11,1%. L'entreprise envisage de mettre en place un plan de redressement dans le but de remplacer la main d'œuvre moins jeune et non qualifiée. Un plan social est en cours d'exécution.

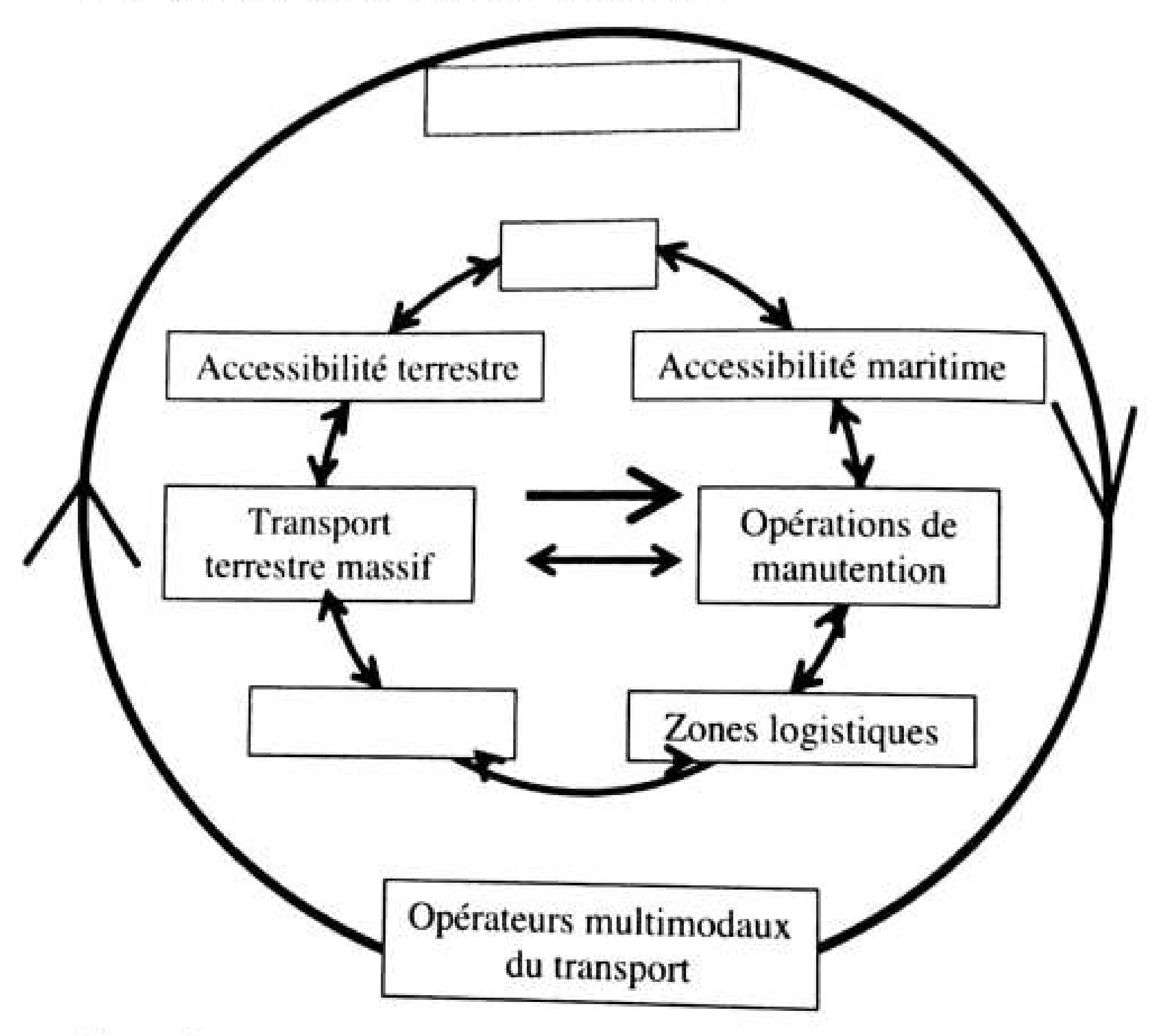
En matière de formation, 448 agents ont subi un recyclage à l'entreprise au cours de l'année 2007, dont 90 dans le domaine de la ressource humaine, 48 dans la manutention portuaire et 115 dans le secteur de la prévention et de la sécurité.

1Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.

Le port d'Alger a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 54 millions d'euros, en hausse de près de 14% par rapport à 2006.

Le schéma suivant montre bien la copmlexité des interactions entre les différentes variables et acteurs qui contribuent pour le foctionnement d'un port.

Le cercle vertueux de la croissance portuaire[1]



Interaction entre acteurs privés et acteurs publics

Interaction entre les variables

1 Antoine FREMONT, Les stratégies portuaires face aux armements de ligne régulières, extrait de la 8ème conférence internationale des villes portuaires (AIVP), DALIAN, 2002.

Cependant, bien que les résultats soient encourageants, il n'en demeure pas moins que sur le plan de l'efficacité de traitement du couple navires/marchandises, les performances restent bien en deçà des niveaux enregistrés dans les ports des pays voisins.

Dans la compétition ouverte par l'explosion du commerce international, le transport maritime subit de fortes évolutions techniques (conception nouvelle des navires, plus rapides, plus importants par la taille et la vitesse, ..), ou organisationnelles, notamment en ce qui concerne les systèmes de manutention dans les ports ou les dessertes à partir de ports principaux vers des ports secondaires. «Les ports deviennent les plaques tournantes de ce développement, permettant aux opérateurs maritimes d'internationaliser ou de diversifier leurs.»[1]

Le renforcement du rôle des transports maritimes : par quelles stratégies et par quels moyens?

Les contraintes à lever pour le bon fonctionnement des ports algériens sont de deux ordres : Des contraintes d'ordre structurel liées à la vétusté et l'inadaptation des infrastructures et des superstructures d'une part et l'état des voies de desserte vers les lieux de destination des marchandises d'autre part.

D'autres contraintes sont dues à la qualité des systèmes de fret qui demeure insuffisante et pèse gravement sur les coûts de transport et de logistique qui représentent plus de 20% de la valeur finale des marchandises transportées. Aujourd'hui le pavillon algérien qui compte 70 navires de commerce (de tous type) participe pour 15 % environ au transport par capacités propres.

Au plan de l'organisation, le système en place caractérisé par une concentration des principales activités commerciales et des missions de service public au sein d'une seule entreprise, a fait ressortir l'inadaptation et les limites de l'actuelle organisation.

---

1 Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement, Amélioration des systèmes de transit et développement économique des pays en développement sans littoral et de transit : Difficultés et Perspectives,Rapport du Secrétaire général, New-York, 23-27 juillet 2003.

Au plan de l'exploitation, certaines contraintes internes et externes au secteur ne lui ont pas permis d'atteindre toute l'efficacité voulue en matière de traitement et de fluidité des trafics.

Au plan environnemental, le port d'Alger vit une situation inquiétante à cause des millions de litres d'eaux usées urbaines de la ville d'Alger qui se déversent sans traitement préalable au niveau des différents bassins du port , à travers environ 70 bouches d'égouts dont 27 sont de grand débits (9000 litres/seconde), un débit estimé à 14000 litres par seconde en 2005.

Ces obstacles et contraintes parfois très complexes ont poussé les autorités à mettre en place un bon nombre de mesures d'urgence en même temps qu'un plan d'action pour chacun des 11 ports algériens. Une nouvelle stratégie de développement et de modernisation des ports algériens et traduite dans le Schéma Directeur Portuaire et Maritime. Ce schéma vise à remettre à niveau et à moderniser l'ensemble des ports à l'horizon 2015-2025, et devrait permettre d'accroître substantiellement la compétitivité des ports nationaux.

Projets d'aménagement futurs pour le port d'Alger :

Les ports algériens nécessitent tous des travaux d'aménagement plus ou moins importants. Celui d'Alger a déjà bénéficié de projets de construction de quais, de jetées mais également de ports secs et d'aires de stockage.

D'autres travaux sont en perspective, ils visent l'amélioration du fonctionnement du port à travers son désengorgement.

Certains travaux sont réalisés dans le cadre de l'application des orientations des derniers «schémas sectoriels d'aménagement du territoire qui constitueront la matrice de développement pour la période allant jusqu'en 2025.»[1].

Le port d'Alger, dans sa configuration actuelle ne peut faire face aux prévisions du trafic aux cours des prochaines années. Des prévisions qui indiquent un taux de conteneurisation en déchargement qui passera de 65.5% en 2002 à 78% en 2010.

Les ports secs :

Ils sont constitutifs de la zone géographique d'influence économique d'un port maritime ou fluvial, mais ils peuvent, à leur

---

1 Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie, revue Mutations, Numéro 65-03-08,

tour, donner lieu à un hinterland plus ou moins étendu, lorsqu'ils se situent dans une zone de passage. Ainsi, en dehors de la desserte de leur proche arrière-pays, chaque port sec peut développer sur son hinterland, une influence d'autant plus importante qu'elle sera suivie de l'essor des infrastructures permettant de réunir la souplesse des livraisons terminales par camions avec l'économie du transport massifié par trains sur l'essentiel du parcours. «Le développement des ports secs peut avoir pour effet non seulement de réduire le coût élevé du transporteur transit, mais aussi de contribuer à modifier la structure des échanges et des transports en les transformant en plaque tournante pour le commerce régional.»[1] Ainsi des ports secs ont été aménagés dans le but de soulager le port d'Alger. Ils sont localisés dans la périphérie proche de la ville dans la zone industrielle de Oued Smar, à Baraki, à Mohammadia et Rouïba.

Projet de construction d'un grand port commercial dans la région centre : un nouveau port de commerce pour Alger ?

Des études ont été entamées et des démarches de prospection ont été faites pour trouver un site pouvant accueillir un port en eaux profondes pour désengorger celui d'Alger, asphyxié par la ville. Cette situation pénalise l'économie nationale. Ce projet de construction d'un port devra être réalisé dans la région centre, entre Dellys et Tenes. Quatre options sont envisageables. La première est la réalisation d'un port en eaux profondes à Cap Djinet qui pourrait devenir le plus grand port de la méditerranée, loin devant Tanger med au Maroc.Les autres options consistent en l'agrandissement et la modernisation des ports de Zemmouri, de Dellys ou de Tenes.

Ces ports qui ne disposent pas d'un tirant d'eau important peuvent constituer une solution provisoire à la saturation du port.

Cependant, les deux ports de Djen Djen et de Bejaia dont les caractéristiques naturelles et les capacités infrastructurelles sont bonnes, peuvent jouer le rôle de ports alternatifs.

Projet d'aménagement de onze ports de plaisance en marinas le long du littoral :

Les 11 ports algériens proposés à cette stature sont les ports de Tipaza, Alger, El Djamila, Rocher Noir, Cap Djenet, Corso, Marsat Ben

---

1Alberto Compte, Colloque international sur la conteneurisation en Algérie (Bejaia, 1-2 juillet 2005), CETMO.

M'hidi, Ghazaouet et Oran. Ce sont des ports qui recevront des travaux de réaménagement pour mériter le statut de marinas. La plupart des 22 études réalisées par le ministère (M.A.T.E.T)[1] sur l'expansion des zones touristiques ont prévu la construction de marinas et elles ont relevées les caractéristiques de chaque site portuaire constatent que la vocation de la majorité des ports algériens est portée sur les activités commerciales mais ils s'accordent à admettre que des atouts touristiques existent, moyennant leur revalorisation.

L'Aménagement de la baie d'Alger :

50 kilomètres de long sur 500 mètres de profondeur telle est l'échelle du plan de cohérence que le groupement Charpentier Architectes[2] doit établir pour la baie d'Alger. L'enjeu est de faire d'Alger une Ecométropole à travers trois axes : la revalorisation de la façade maritime et de l'espace urbain ; la reconquête des ports et nouvelles polarités économiques et la renaturalisation de la ville.

L'amélioration de la desserte routière et le système multi modale en Algérie :

Dans l'état actuel, l'acheminement terrestre des marchandises du port d'Alger avec son hinterland et vers ces installations connexes, est dominé par le mode routier qui en subit l'étouffement. La desserte ferroviaire quant à elle n'a qu'un faible rôle, en dépit des avantages qu'elle procure (massification, irrigation des territoires éloignés des littoraux, moins polluant),.

Le schéma directeur d'aménagement des infrastructures ferroviaires, a prévu la réalisation d'une 3ème voie expresse entre Alger –Rouiba disignée au trafic de marchandises en relation avec le port d'Alger, la réalisation d'un faisceau conteneurs près du port (faisceau sablettes) et l'aménagement d'une plate-forme pour conteneurs à Rouïba. Le faisceau du port sera constitué de 08 voies de 500 m de longueur utile chacune. Ces voies servirons au stationnement des wagons qui seront chargés par des conteneurs durant la journée pour enfin rejoindre, la nuit, la 3ème voie pour y parvenir à la plate-forme de conteneurs de Rouïba[3].

---

1 Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Environnement et du Tourisme.

2 D'après le Quotidien d'Oran, lundi 17 juillet 2006.

3 SNTF, Carnet du projet de restructuration et électrification du réseau banlieue de l'agglomération algéroise

Ainsi, le port d'Alger renforcerait son trafic, probablement grâce à sa situation géographique dans la région centre du pays et la mise en service de l'axe autoroutier est-ouest, combinée avec la réduction du temps de passage portuaire pourra apporté des solutions à bon nombre d'attente en matière de transport multimodale.

Conclusion :

Il est prévu que le port d'Alger accueillera une part appréciable du trafic hors-hydrocarbures et ce compte tenu de l'effort fait en matière de développement des exportations de ce type. Les prévisions montrent que le taux de conteneurisation aux chargement va passer de 61% à 86.4%.

Malheureusement, cette infrastructure vitale pour l'économie nationale souffre d'un nombre important de contraintes qui entravent son fonctionnement régulier aussi bien sur le plan organisationnel (et à l'aspect législatif) que sur les plans matériel, infrastructurel , environnemental ainsi que sur le plan d'exploitation caractérisé par un déficit important en surface de stockage.

Le port d'Alger s'est attaché, au cours de cette dernière décennie à réaliser la transformation progressive de ses structures internes pour les préparer aux évolutions projetées et tente également de trouver des solutions à l'extérieur de l'enceinte portuaire. Et ceci pour faire face aux différentes contraintes citées plus haut et dans le but de répondre aux nouvelles exigences de l'économie nationale tournée vers l'économie de marché.

«La politique dans ce secteur doit donc être globale et embrasser plusieurs aspects : l'interopérabilité technique et administrative, la maîtrise de l'ensemble de la chaîne logistique, l'organisation des routes de desserte autour de ports pivots (« hubs »), la connexion intermodale des ports avec leurs hinterlands»[1].

Références bibliographiques :

1- Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie, revue Mutations, Numéro 65-03-08,

---

1 Conférence FEMIP : l'intégration régionale de l'espace Euro-méditerranéen par les systèmes de transport, Monaco, les 9 et 10 novembre 2006,

2- Conférence FEMIP : l'intégration régionale de l'espace Euro-méditerranéen par les systèmes de transport, Monaco, les 9 et 10 novembre 2006
3- Alberto Compte, Colloque international sur la conteneurisation en Algérie (Bejaia, 1-2 juillet 2005), CETMO,
4- JICA, Etude de développement des ports d'Alger, Oran, et Annaba, 2004.
5- Bulletin des transports n°14, novembre 2003.
6- CNUCED, publications des Nations Unies. Conférence des Nations Unies, Difficultés et Perspectives,Rapport du Secrétaire général, New-York, 2003.
7- Antoine FREMONT, Les stratégies portuaires face aux armements de ligne régulières, extrait de la 8ème conférence internationale des villes portuaires (AIVP), DALIAN, 2002.
8- Amel BERKANI BAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.
9- Revue, Port d'Alger, EPAL, juin 1998.
10- Yves LAYE, Port d'Alger, OPU, 1983, Alger, page 75.

المحور الثالث

دور الموانئ الجزائرية في الحروب عبر العصور

المرسى الكبير بوهران ودوره في الملاحة المتوسطية من النشأة إلى الاحتلال الإسباني (904-1509)

د. محمد حسن/
جامعة تونس

جسّد طور تأسيس مدينة وهران هذا التّفاعل الحاصل بين المغاربة النّازلين بهذه الرّبوع والأندلسيين لإنشاء مدينة مستحدثة نجهل الكثير عن تخطيطها وكيفيّة التّوطين بها. وقد كان من مسوّغات هذا الإنشاء الأساسيّة ما كان يحصل في شرق بلاد المغرب من تحوّلات سياسيّة واقتصاديّة، تجسّدت في توطيد سلطة جديدة بإفريقيّة. وقد مثّلت المدينة – الميناء عصرذاك إحدى محاور الصّراع في المتوسّط.

وفي زمن ثان، بين القرنين الخامس وأوائل السّابع هـ/ 11-13م، أضحى المرسى الكبير من أهمّ موانئ الدّولة المرابطيّة، إذ اتّخذ يوسف بن تاشفين من مينائها مرسى لأسطوله. وعموما شهدت الحقبة المرابطيّة والموحديّة التي توحدّت فيها العدوتان المغربيّة والأندلسيّة تطوّرا نوعيًا للمدينة، مثلما يتّضح من وصف الإدريسي.

أمّا الطّور الثّالث الذي تزامن مع تاريخ الدوّلة الزّيّانيّة، فقد مثّل هذا المرسى محطّة هامّة في التّجارة المتوسّطيّة، وعرف فترات مراوحة بين التّجارة النّافقة وبين القرصنة والمقاومة لها، وذلك فضلا عن تدفّق موجات من المهاجرين من العدوة الأندلسيّة.

ورغم وضوح هذه الأطوار، فإنّ كتابة تاريخ ميناء وهران يتطلّب أوّلا تجميع المادّة المتفرّقة في مظان المصادر العربيّة والوثائق الأجنبيّة وإعادة تركيبها، مع المراوحة بين المعطيات المحليّة والتطوّرات المتوسّطيّة، ودون إغفال للمقارنات مع مدن موانئ أخرى من البلاد المغربيّة الأندلسيّة خصوصا والمتوسّطيّة عموما.

أوّلا - نشأة المدينة الميناء وتطوّرها إلى حدّ قيام الدّولة المرابطيّة :

شهدت التّجارة البحريّة تطوّرا كبيرا بسواحل الأندلس في عصري الإمارة والخلافة. وقد تجسّد ذلك في سعي الأندلسيين إلى إنشاء مدن على ساحل العدوة المغربيّة، وأوّلها تنّس سنة 262 هـ/ 875م ووهران سنة 290 هـ / 902م، وذلك لغرض الرّبط مع تلمسان، قاعدة المغرب الأوسط والمدينة ذات النّشاط التّجاري الكبير.

1. الموقع والموضع : بين المجالين القبلي والبحري

تقع وهران على السّاحل الشّمالي الغربي للبحر المتوسّط، قبالة المراسي الأندلسيّة، وخصوصا قرطاجنّة ولقنت والمريّة، وهي على مسافة 50 فرسخا (أو 300كم) من هذه الأخيرة حسب الزّهري. قال المقدسي في هذا الصّدد : " يقلعون منها إلى الأندلس في يوم وليلة". وأضاف الإدريسي : " وهي تقابل مدينة المريّة من ساحل برّ الأندلس وسعة البحر بينهما مجريان [يومان حسب الروض المعطار للحميري]. ومنه أكثر ميرة ساحل جزيرة الأندلس".

وقد ارتبط ميناء وهران بالموانى الأندلسيّة، وعلى حدّ عبارة ابن سعيد : "وهي آخر فرض هذا الجزء من المدن العدويّة. ومينائها مشهور مأمون في الهول"[1].

وهي على الضفة اليسرى من الوادي، غرب أرزاو. جاء في الإدريسي : " ومنها إلى طرف مشانة روسيّة خمسة وعشرون ميلا. وعلى التّقوير 32 ميلا. ومن طرف مشانة إلى مرسى أرزاو 18 ميلا"، وشرق هنين : " فمن طرف الدّفالي إلى طرف الحرشا 12 ميلا، ومنه إلى وهران 12 ميلا" [2].

2. نشأة المدينة الميناء حسب الرّواية الأندلسيّة :

اعتمدت هذه الرّاية على نصّي البكري وابن حيّان أساسا، وبدرجة أقلّ ابن خلدون. ويمكن أن نقسّم أطوار النّشأة إلى مراحل عدّة :

أ. النشأة الأولى سنة 290 هـ / 904 هـ :

اقترنت النّشأة بمستلزمات التّجارة البحريّة بين العدوتين وبالبنية القبليّة في آن واحد. فقد اتّفق أصحاب الأرض، وهم نفزة وبنو مزقن، ولعلّهم كانوا من أتباع تلمسان، مع الأندلسيين على

1- Ma Dolores Rodriges Gomez, las riberas nazari y de Maghreb (siglos XIII –XV), Granada 2000, p 21.

ابن سعيد، **كتاب الجغرافيا**، ص 140.

2- الإدريسي، **نزهة المشتاق**، ص 128.

إنشاء مدينة هناك، وذلك قبل أن تنتقل الهيمنة على المجال لقبيلة أزداجة، التي أضحت حامية للمدينة.

فقد استوطنت نفزة وبنو مزقن مجال وهران بين سنتي (290 - 297 هـ / 904 -909 م)، وظلّت مسيطرة على المدينة. ويرجّح أنّها من بين القبائل التي نزلت منذ العهد الرّوماني بهذه النّاحية، وقد ذكرت كذلك تحت اسم : مزغان - مزغنة - مزغنان، في علاقة بإنشاء مدينة الجزائر : جزائر بني مزغنة [1].

ب - طور أزداجة وحكم محمّد بن عون التّابع لكتامة (297- 343 هـ/ 909 -954 م) :

لمّا هاجمت المدينة قبائل عديدة، أضرمت النّيران في المدينة في ذي الحجّة سنة 297 هـ. وكان أن استنجد بنو مسقن بأزداجة، فأنجدوهم. وقد عدّها ابن خلدون من بين أجذام قبائل البرانس[2]. وبهذا انتقلت الهيمنة على المدينة إليها.

ومثّل تاريخ شعبان 298 هـ/ أفريل 911م الإنشاء الثّاني للمدينة، بعد أن أضحت تابعة لتاهرت التي أخضعها الفاطميون قبل سنتين. وكانت أزداجة تدور في فلك الفاطميين الذين بلغوا سنة 298 هـ إلى حدّ تاهرت وتنس، إذ سعى المهدي إلى التوسّع على حساب الأندلس، وإن عدل عن مشروعه فيما بعد[3].

1- Il paraît qu'elle correspond à la tribu citée dans les sources latines : MESGENENSES.

2- ابن خلدون، **تاريخ**، ج 6، ص 176. ابن حزم، 461

3 Dachraoui, Le califat fatimide, p142.

قال البكري في خصوص الإنشاء الثاني : "ثمّ عاد أهل وهران إليها في السّنة بعدها، سنة 298هـ بأمر من حميد بن دوّاس بن صولات، ويقال داود عامل تاهرت. وابتدأوا بنيانها في شعبان من هذه السّنة، فعادت أحسن ممّا كانت وولّى عليهم داود بن صولات اللّهيصي : محمّد بن أبي عون"[1].

جـ - طور الصّراع بين مغراوة والفاطميين(317 -343 هـ/929 م) :

ورد ذكر مغراوة بوهران في نصّ البكري ابتداء من سنة 317 هـ/929 م. على أنّها لم تكن بعيدة عن دائرة التّأثير الأندلسي، مثلما يفهم من نصّ ابن حيّان : "وكان الخير بن محمّد بن خزر ارئيس مغراوة] يخاطب النّاصر لدين الله أيضا باسمه، معرّفا له بما يجري من الأخبار على يده في الجهة التي يقوم بها لأبيه محمّد من مدينة وهران وما يليها من السّاحل. فينفذ أجوبته ويتوخّى إلطافه ومسرّته، حسبما يفعل بأبيه محمّد"[2]. وفي كتاب ثان أعلم الخير بن محمد بن خزر أنّه سيفتح مدينتي شلف وتنّس.

وقد راسل الخير بن محمّد بن خزر يخبره فيه بنزول عبد الرحمان بن عبيد الله المهدي بساحل وهران وتهديمه لحصن تابع لزناتة يدعى مغرفة ؟ وقد بنى عوضا عنه حصن هندرج، " شحنه بالرّجال والعدّة". وكان المقدّم على أتباع الفاطميين محمّد بن مهدي.

1- اللهيصي : نسبة إلى ولهاصة : بطن من نفزاوة، استقرت فروع منها بسواحل تلمسان (في الجبال القريبة من هنين على عهد الحسن الوزّان) حيث اختلطت بكوميّة (ابن خلدون، ج 6، ص 233.ابن حزم، ص 65.464).

2 - .Ibidem, p.151-156,206,223-241 : ابن حيّان، **المقتبس**، ج 5، ص 259-260.

وتحدّث ابن خزر عن كيفيّة مهاجمته لهذا الحصن وإحراقه وقتل محمّد بن مهدي. وهكذا تراجعت سلطة الفاطميين إلى تاهرت، فيما أخبر الخليفة النّاصر تابعه ابن خزر بكونه يستعدّ لتعبئة الجيوش وتهيئة الأسطول لغزو كلّ من سبتة ووهران[1].

د ـ الدّور اليفرني ومرحلة الصّراع الفاطمي ـ الأموي :

لم يكن دور يفرن غائبا بناحية وهران منذ نهاية القرن الثالث هـ / التاسع م، فقد أضحت المدينة تحت سلطة يعلى بن محمّد بن صالح بين سنتي 347.343 هـ / 958.954م، وذلك بعد أن انتهى حكم أزداجة وفشلت مغراوة في السّيطرة عليها، ودخلها يعلى بن محمّد بن صالح اليفرني وخرّبها. وكان كلّ من البطنين الزّناتيين : بني يفرن ومغراوة يدوران في فلك الأندلس، رغم التّنافس الحاصل بينهما[2].

ونظرا إلى ميل الأمويين إلى يعلى بن محمّد سنة 341 هـ/ 953م، تحوّل رئيس مغراوة محمد بن خزر من عدوّ إلى حليف للفاطميين إلى حدّ وفاته سنة 350 هـ/ 961م. ويمكن أن نفهم في هذا الإطار محاولة يعلى بن محمّد التوسّع على حساب الفاطميين بوهران وطرد أزداجة منها وسيطرته على مجال يمتدّ ما بين "تاهرت وطنجة".

1- ابن حيّان، نفسه، ج 5، ص 306.

2- ابن خلدون، **تاريخ**، ج 7، ص 36.. ورد في ابن خلدون ما يلي : " فلمّا خطب عبد الرّحمان النّاصر طاعة الأمويّة من زناتة أهل العدوة، واستألف ملوكهم، سارع يعلى لإجابته واجتمع عليها مع الخير بن محمّد بن خزر وقومه مغراوة وأجلب على وهران، فملكها سنة 343 هـ من يد محمّد بن عون، وكان ولاه عليها صولات اللميطي أحد رجالات كتامة سنة 298 هـ 2

غير أنّ ذلك أثار ردّ فعل الفاطميين الذين هاجموا إيفكان قاعدة بني يفرن، وخرّبوها وأضعفوا بهذا بني يفرن بالمغرب الأوسط[1].

جاء في ابن خلدون : " فلم يزل سلطان يعلى بن محمّد بالمغرب عظيما إلى أن أغزى المعزّ لدين الله كاتبه جوهر الصقلّي إلى المغرب سنة 47 [958م]. فلمّا فصل جوهر بالجنود عن تخوم إفريقيّة بادر أمير زناتة بالمغرب يعلى بن محمّد اليفرني إلى لقائه والإذعان لطاعته والانحياش إليه، ونبذ عهد الأمويّة، وأعمل إلى لقيه الرّحلة من بلده إيفكان وأعطاه يد الانقياد وعهد البيعة عن قومه بني يفرن وزناتة. فتقبّلها جوهر وأضمر الفتك به، وتخيّر لذلك يوم فصوله من بلده. وأسرّ إلى بعض مستخلصيه من الأتباع، فأوقعوا نفرة من أعقاب العسكر طار إليها الزّعماء من كتامة وصنهاجة وزناتة. وتقبّض على يعلى فهلك في وطيس تلك الهيعة فغصّ بالرّماح على أيدي رجالات

1- ابن أبي زرع، **روض القرطاس**، ترجمة 118، ابن خلدون، ج 7، ص 37ـ 45. يعود انتشار بني يفرن حول تلمسان إلى سنة 124 هـ، تاريخ تأسيس إمارة بني قرّة الصّفريّة بتلمسان. على أنّهم لم يشاركوا على الأرجح في حركة أبي يزيد مخلد بن كيداد، وهو ما يسّر لهم إنشاء قاعدة خاصّة بهم، وهي مدينة إيفكان سنة 338 هـ / 949-50م. ولمّا تولّى يعلى بن محمّد قيادة طنجة ثمّ فاس سنة 347 /958، انتقلت جموع من هذا القبيل إلى المغرب الأقصى. وذكر ابن خلدون (ص 36) أنّ يعلى بن محمّد بن صالح " اختطّ مدينة إيفكان". انظر أيضا : عبد الرّحمان علي حجّي، **جغرافية الأندلس وأوروبا من كتاب المسالك والممالك لأبي عبيد البكري**، بيروت (دار الإرشاد)، 1968

Golvin, Le Maghreb central sous les Zirides, p35

كتامة وصنهاجة، وذهب دمه هدرا بين القبائل. وخرّب جوهر مدينة إيفكان وفرّت زناتة أمامه وكشف القناع في مطالبتهم"[1].

وقد تكرّرت هذه العلاقة المتميّزة بين ناحية وهران والأندلس، لمّا خالف منصور بن بلقين على عمّه الأمير زيري بن مناد الصّنهاجي واقتطع أعمال تلمسان ووهران وشلف، فطمع ابن أبي عامر في الهيمنة عليه[2].

3- **رواية محمّد بن أبي راس :**

تناول أبو راس باقتضاب عن طور نشأة المدينة وعن التّنافس بين الفاطميين من جهة والأندلسيين وزناتة من جهة أخرى. غير أنّه انفرد بالتعرّض للولاة الذين حكموا المدينة بين سنتي360 و391 هـ.

رواية البكري	**رواية محمّد بن أحمد بن أبي راس**
طور نفزة وبني مزقن ومرحلة النّشأة : استوطنت مجال وهران بين سنتي (290- 297 هـ / 904-909م)، وظلّت مسيطرة على المدينة إلى أن بسطت أزداجة نفوذها عليها. ويرجّح أنّها من بين	اختطّ خزر بن صولات بن ونزمار من بني خزر وهران عام 290

1- ابن خلدون، **تاريخ**، ج7، ص37.

2- **مفاخر البربر**، ص156.

القبائل التي نزلت منذ العهد الرّوماني بهذه النّاحية، وقد ذكرت كذلك تحت اسم : مزغان . مزغنة . مزغنان، في علاقة بإنشاء مدينة الجزائر : جزائر بني مزغنة.	
طور أزداجة وحكم محمّد بن عون التّابع لكتامة (297- 343 هـ/ 909 -954م) : لمّا هاجمت المدينة قبائل عديدة، أضرمت النّيران في المدينة في ذي الحجّة سنة 297هـ. وكان أن استنجد بنو مسقن بأزداجة، فأنجدوهم. وقد عدّها ابن خلدون من بين أجذام قبائل البرانس[1]. وبهذا انتقلت الهيمنة على المدينة إليها.	خلفه ابنه محمّد بن خزر. وسنة 306، أخذت عجيسة وهران من محمّد بن خزر وظلّت بها سبعة سنوات تحت راية الأمويين بالأندلس. وسنة 313، استعادها محمّد بن خزر بعد معارك وولّى عليها ابنه الخير. وظلّت عجيسة وأزداجة تحت حكمه.

1- ابن خلدون، ج 6، ص 176. ابن حزم، 461 ا

على أنّها لم تكن بعيدة عن دائرة التّأثير الأندلسي سنة 317 هـ/ 929م مثلما يفهم من نصّ ابن حيّان : " وكان الخير بن محمّد بن خزرارئيس مغراوة‌ا يخاطب النّاصر لدين الله أيضا باسمه، معرّفا له بما يجري من الأخبار على يده في الجهة التي يقوم بها لأبيه محمّد من مدينة وهران وما يليها من السّاحل. فينفذ أجوبته ويتوخّى إلطافه ومسرّته، حسبما يفعل بأبيه محمّد" وقد راسل الخير بن محمّد بن خزر يخبره فيه بنزول عبد الرحمان بن عبيد الله المهدي بساحل وهران وتهديمه لحصن تابع لزناتة.	
الدّور اليفرني ومرحلة الصّراع الفاطمي- الأموي أضحت المدينة تحت سلطة يعلى بن محمّد	سنة 318، استولى الفاطميون على وهران واستعملوا عليها محمّد بن عون الشّيعي،

بن صالح بين سنتي 343-347 هـ / 954-958م، وذلك بعد أن انتهى حكم أزداجة للمدينة، ودخلها يعلى بن محمّد بن صالح اليفرني وخرّبها. ورد في ابن خلدون ما يلي : " فلمّا خطب عبد الرّحمان النّاصر طاعة الأمويّة من زناتة أهل العدوة، واستألف ملوكهم، سارع يعلى لإجابته واجتمع عليها مع الخير بن محمّد بن خزر وقومه مغراوة وأجلب على وهران، فملكها سنة 343 هـ من يد محمّد بن عون، وكان ولاّه عليها صولات اللميطي أحد رجالات كتامة سنة 298 هـ.	وظلّت وهران تحت حكمهم إلى أن تحالف الأمير اليفرني يعلى بن محمّد، مؤسّس مدينة إفكان، مع الأمويين سنة 342، فولاّه عبد الرّحمان النّاصر ملك المغرب الأوسط، فحاصر يعلى : **محمّد بن عون** وعجيسة وأزداجة بوهران إلىأن تغلّب عليهم سنة 343.
نظرا إلى ميل الأمويين إلى يعلى بن محمّد سنة 341 هـ/ 953م، تحوّل رئيس مغراوة محمد بن خزر من عدوّ إلى حليف للفاطميين إلى حدّ وفاته سنة 350 هـ/ 961م. ولمّا حاول يعلى بن	تحالف محمّد بن خزر وابنه الخير مع الفاطميين وقيام حملة جوهر رفقة محمّد بن خزر سنة 347. مقتل يعلى بظاهر تاهرت وعقد لمحمّد بن خزر على وهران

محمّد التوسّع على حساب الفاطميين بوهران وطرد أزداجة منها وسيطرته على مجال يمتدّ ما بين "تاهرت وطنجة"، أثار ذلك ردّ فعل الفاطميين الذين هاجموا إيفكان وخرّبوها وأضعفوا بهذا بني يفرن بالمغرب الأوسط	
	سنة 360، فسدت العلاقة بين الفاطميين ومحمّد بن الخير بن محمّد بن خزر، نتيجة تحالف هذا الأخير مع الأمويين فتصدّى له زيري بن مناد وحاربه ابنه بلكين بن زيري إلى أن قتل محمّد بن الخير
	سنة 361، تولّى الخير بن محمّد، وهران، وهو الأمير المغراوي الخامس
	سنة 367، موت الأمير السّادس محمّد بن الخير، لمّا تمكّن بلوكين بن زيري من الاستيلاء على المغرب الأوسط.

	وتولّى بعده الأمير السّابع محمّد بن الخير ثم الثّامن : محمّد بن يعلى.
	368 : بداية حكم زيري بن عطيّة وهو الأمير التّاسع، وقد حارب كلّ من الصّنهاجيين والأمويين إلى حدّ وفاته وأنشأ إمارة مغراوة الكبرى.توفّي سنة 391.

والحصيلة، استوطنت وهران من النّشأة إلى تاريخ رحيل الفاطميين إلى المشرق مجموعات قبليّة متعدّدة وبعض الأندلسيين، وكانت إحدى المحاور الأساسيّة في التنافس البحري والبرّي الحاصل بين الفاطميين والأمويين، وذلك اعتمادا على القبائل الزناتيّة والصّنهاجيّة النّازلة في هذا المجال. وقد جسّد هذا التّنافس البحري معركة الحصون السّاحليّة بين الفاطميين وبني يفرن أنصار الأمويين. ويبدو أنّ الرّغبة في السّيطرة على مسالك التّجارة المتوسّطيّة والبريّة، حيث تصل طرق السّودان إلى تلمسان ووهران، يفسّر هذا التّنافس بين القوّتين، علما بأنّ زناتة اضطلعت بدور هامّ في تجارة الذّهب بكامل بلاد المغرب.

4 ـ المنشآت البحريّة بالمدينة : الميناء ودار الصّناعة :

أحيطت المدينة بأسوار منذ نشأتها على الأرجح. فقد ذكر المقدسي أنّ "وهران بحرية مسوّرة". وفي الإدريسي "وهران على مقربة من ضفة البحر الملح، وعليها سور تراب متقن. وبها أسوار مقدّرة وصنائع كثيرة وتجارات نافعة"واعتبرت الميناء المتقدّم لتلمسان، التي ارتبط مصيرها بها. وقد ذكر بها ميناءان :

أ ـ المرسى الكبير والمرسى الصّغير : من المرجّح أنّ ابن حوقل عنى المرسى الكبير في قوله : " ولمدينة وهران مرسى في غاية السّلامة والصّون من كلّ ريح وما أظنّ له مثلا في جميع نواحي البربر سوى مرسى موسى فقد كنفته الجبال وله مدخل آمن وعليها سور "[1]. أمّا في خصوص المرسى الصّغير، فقد وصفه الحميري بما يلي : " ولها على بابها مرسى صغير لا يستر شيئا". وهو ما يختلف مع ما جاء في خصوص المرسى الكبير : " ولها على ميلين منها المرسى الكبير، به ترسي السّفن الكبار وهو يستر من كلّ ريح، لا مثال له في المراسي"[2].

على أنّ الإدريسي كان أكثر وضوحا في شأن المرسى الكبير، إذ قال : "ولها على ميلين منها المرسى الكبير. وبه ترسي المراكب الكبار والسّفن السّفريّة. وهذا المرسى يستر من كلّ ريح.

---

1 ابن حوقل، **صورة الأرض**، ص79.

2- الحميري، **الرّوض المعطار**، ص 613.

وليس له مثال في مراسي حائط البحر من بلاد البربر... ومراكب الأندلس إليها مختلفة".

وفي نفس السّياق، أضاف صاحب الاستبصار : "ولوهران مرسى كبير مشتى للسّفن، يكنّ من الرّيح لأنّه في حوز جبل مطلّ على وهران مرتفع".

وعرّف الحسن الوزّان هذا المرسى بما يلي : " المرسى الكبير : مدينة صغيرة أسّسها ملوك تلمسان على البحر بعيدة بضعة أميال، وكان من عادة سفن البندقيّة أن تلجأ إلى المرسى الكبير وترسل بضائعها في قوارب إلى وهران. وإذا كان الجوّ صحوا، قصدت ساحل وهران مباشرة".

وفي الجملة، تذكّرنا هذه الثنائيّة في المراسي بمرسى تونس وكذلك المهديّة التي لم تعدم من وجود مينائين وداري صناعة. وقد ركّز جلّ الجغرافيين على العلاقة المتميّزة التي تربط بين وهران والأندلس. قال المقدسي : " يقلعون منها إلى الأندلس في يوم وليلة". وأضاف الإدريسي : " وهي تقابل مدينة المريّة من ساحل برّ الأندلس وسعة البحر بينهما مجريان ومنه أكثر ميرة ساحل جزيرة الأندلس".

ويمكن أن نفسّر تطوّر هذا الميناء بالعوامل التّالية : موقع المرسى الكبير الاستراتيجي بين صفتي المتوسط، وحاجة الأندلس إلى بضائع المغرب وخصوصا الحبوب، مقابل وسق الخشب من شرق

الأندلس، وذلك فضلا عن خصوبة المنطقة وأهميّة خطوط التّجارة الصّحراوية التي تصل تلمسان ووهران.

ثانيا ـ أهمية المرسى الكبير في العصرين المرابطي والموحّدي :

أ- على العهد المرابطي (474.539 هـ / 1082. 1145م) :

لمّا أضحت تلمسان ملتقى للطّرقات التّجاريّة الصّحراويّة والقادمة من المشرق، عرفت وهران تعميرا وتمدينا كبيرين على عهد يوسف بن تاشفين، وازداد نشاط ميناء وهران الرّابط مع مدينة المريّة في تلك الحقبة. ومن الجليّ أنّ المرابطين أنشأوا بها دار صناعة للسّفن مثلما تبيّنه أحداث سنة 539 / 1145م

فبعد انتصار الموحّدين على آخر أمير مرابطي تاشفين بن علي بن يوسف في ناحية تلمسان في 30 رمضان 539 هـ/ الاثنين 26 مارس سنة 1145م، انتقل تاشفين إلى وهران، حيث بنى حصنا "حتى بقى عسكره أيّاما دون علف في الحصن الذي بناه من أجل الحصار " حسب رواية ابن عذاري في الجزء الموحّدي. وذكر أنّ أسرة تاشفين التجأت إلى حصن يتّسع لثلاثمائة شخص. غير أنّ هذه الأحداث وردت بكيفيّة مختلفة في القسم المرابطي من "البيان المغرب"، الذي جاء فيه : "وفي ظاهر وهران ربوة على البحر تسمّى صلب الكلب وبأعلاها رباط يأوي إليه المتعبّدون، وفي ليلة 27 من شهر رمضان سنة 539 صعد تاشفين إلى ذلك الرّباط ليحضر الختم في جماعة يسيرة.." وحاصروه في هذا الرّباط.

وعلى أيّ حال، فإنّ هذه الأحداث هامّة في أهميّة الحصن الواقع في مرتفع والمشرف على البحر في حصار المدينة، وفي رصد القبائل الزّناتيّة الموجودة في النّاحية، منها بني ومانو وتوجين وورسيفن، وفي معرفة مواضع المدينة ومعالمها، منها " الجبل المطلّ على وهران " ولعلّه جبل حيدرة لدى يحيى بن خلدون[1]، وعين الماء التي يشرب منا أهل وهران" و" حمى سور وهران " والحصن القريب منه أو الرّباط، وكذلك الرّحى التي على الوادي، وخصوصا الميناء الذي فرّ منه بعض أصحابه، حسب رواية صاحب كتاب مفاخر البربر : " فهرب (تاشفين بن علي) إلى وهران واتّبعه عبد المؤمن بن علي، وحاصره في المحرس. فلمّا رأى ما لا طاقة له به، أحرق كلّ ما في محلّته من الأمتعة، فخرج هو وأصحابه، ففرّ كلّ واحد منهم حيث توجّهت دابّته. فمنهم من قتل ومنهم من دخل البحر في قطائع كانت لتاشفين بمرسى وهران عليها القائد محمّد بن ميمون"[2].

2 ـ التطوّرات الحاصلة زمن الموحّدين (630.539 هـ / 1145 ـ 1232م) :

تميّزت الحقبة الموحّديّة بتوحيد شبه كامل للمجالين المغربي والأندلسي وبتأمين نشاط المحاور التّجاريّة الصّحراويّة. ممّا أدّى إلى

1- يحيى بن خلدون، ج1، ص209.

2 - **مفاخر البربر**، ص 200. ابن عذاري، **البيان المغرب**، الجزء 3، ص 20 .23. وقد ذكر ابن عذاري (الجزء الخاص بالمرابطين، ص100، 104، 124) أنّ هجومات الموحّدين على وهران وما تبعها من غنائم مجلوبة منها قد بدا منذ سنة 536 هـ، وأنّ" القائد ابن ميمون كان في الأسطول في البحر برسم أن يطلع تاشفين فيها إذا رأى ما لا طاقة له من قتال الموحدين فلم يقدّر الله"وكان في نيّته الانتقال إلى برّ الأندلس.

ازدياد أهمية المواني المغربية الشمالية التي أضحت نقطة وصول بضائع بلاد السودان والمغربين الأوسط والأقصى. ونظرا إلى طبيعة موقع وهران الساحلي، اشتغل أكثر سكانها بالتجارة، حسب شهادة ياقوت الحموي[1]. على أن هذه الصورة تطورت في آخر العصر الوسيط، بعد أن تراجعت التجارة الصحراوية وازدادت القرصنة في المتوسط، وأضحى "معظم سكانها من الصناع والحاكة" مثلما ذكر ذلك الحسن الوزان.

كما عرفت الزراعة تطورا واضحا، وخصوصا إنتاج الحبوب وتصديرها بحرا صوب الأندلس والمدن التجارية الأوروبية[2].

وكانت وهران من ضمن المراسي التي استخدمها الموحدون لصناعة السفن، إلى جانب طنجة وسبتة وبادس وبلاد الريف وهنين وعنابة وتونس والمهدية والجزيرة الخضراء وشلب وقادس والمرية اللتان كانتا مركز الأسطول المرابطي[3].

1- ياقوت الحموي، **معجم البلدان**، بيروت 1975، ج 5، ص 386.385.

2- قال الإدريسي في هذا الصدد : و" شرب أهلها ممن يجري إليها من البر وعليه بساتين وجنات وبها فواكه ممكنة. وأهلها في خصب والعسل بها موجود وكذلك السمن والزبد والبقر والغنم بها رخيصة بالثمن اليسير". وأضاف صاحب الاستبصار : " وهي مدينة كثيرة البساتين والثمار ولها ماء سائح وأنهار كثيرة وأرحاء وعيون، وهي من أعز البلاد ولها نظر كبير فيه قرية كبيرة فيها آثار قديمة".

3- عز الدين موسى، **الموحدون في الغرب الإسلامي، تنظيماتهم ونظمهم**، ص 266.

وقد ساعد أنشاء عبد المؤمن مائة مركب بمينائي وهران وهنين سنة 557هـ/ 1162م، على ازدياد دور الميناء التّجاري والعسكري، وذلك في حقبة شهدت انتقال مركز الثّقل من مواني المريّة ودانية إلى سبتة (التي عوّضت المريّة) ومالقة وإشبيلية ومرسية، وما يعني ذلك من تغيير المسالك البحريّة الرّابطة بين وهران وبرّ العدوة. وتواصل ذلك في العهد الزيّاني، وخصوصا سنتي 1331 و1348[1].

ولمّا أبرمت المعاهدات التّجاريّة بين الموحّدين من جهة والمدن التّجاريّة من جهة ثانية (بيشا سنة 1133، 1166، 1186، وجنوة سنوات : 1138، 1153، 1160)، كانت وهران من بين المواني التي حدّدت فيها إقامة التجّار الأجانب إلى جانب سبتة وبجاية وتونس، زمن الخليفة المنصور، في 15 نوفمبر سنة 1186م، وذلك تسهيلا لمراقبة حركة التجّار وأخذ الجباية عليهم. ومنذ سنة 1228، أشارت المصادر

1- تجسّدت أهميّة المدينة في مكانة عبد الله بن جبل من أهل وهران، كاتب عبد المؤمن بن علي لدى الدّولة الموحّديّة. وعبد الله بن جبل : من كتّاب عبد المؤمن بن علي، ذكره ابن صاحب الصلاة (ص 150، 223، 231) وابن عذاري (ص 80) وابن أبي زرع (ص 205). واعتبره عبد الواحد المركشي (المعجب، ص 269) من بين قضاته. وقال ابن صاحب الصلاة إنّه كان صاحب أبي الحسن بن الإشبيلي عند الخليفة يخطب بعده. وترجم له ابن الأبار وقال أنذ أصله من الأندلس وأنه كان فقيها وخطيبا مفوّها. توفي بمراكش في مستهل ربيع الآخر سنة 557 هـ ودفن بروضة الشيوخ. حول الطرقات البحريّة، ينظر : عز الدّين موسى، النّشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السّادس هـ / 12م، بيروت 1983، ص320،321.

اللاتينيّة إلى وجود فنادق للتجّار الأوروبيين بكلّ من بجاية وتونس ووهران وسبتة[1].

وفضلا عن العلاقات مع برشلونة، فقد ارتبط المرسى الكبير بجنوة. ففي سنة 1201، ذُكر خطّ سير سفينة جنويّة: جنوة ـ مرسيليا ـ سبتة ـ وهران ـ بجاية ـ تونس ـ مسينة ـ الإسكندريّة ـ سبتة ـ الإسكندريّة ـ جنوة. وشهد الاستثمار الجنوي بوهران تطوّرا بكيفية مطّردة ابتداء من سنة 1186م :

1186 ـ 10 دنانير جنويّة

1190 ـ 86

1191، 1047

وفي محصّلة هذا الفصل، فقد انعكس توحيد المجال المغربي الأندلسي إيجابا على وهران، التي لم تعد محور تنافس، إنّما تحوّلت إلى مقرّ للأسطول المرابطي الموحّدي، مزوّد بدار صناعة.

ثالثا ـ التجارة والقرصنة على عهد بني زيّان (630 ـ 915 هـ / 1232 ـ 1509م).

ظلّت المدينة محافظة على مكانة متوسّطة إلى سنة 1450، مقارنة مع بجاية. ثمّ أصبحت من بين المدن الهامّة بالمغرب الأوسط على عهد الحسن الوزّان : فقد كان بها 6000 كانون. ويمكن

---

1 Mas Latrie, traités de paix et de commerce, p89-90.

مقارنتها مع تلمسان : 16000 وتونس : 10000 وبجاية وقسنطينة : 8000 وكذلك مع الجزائر : 4000 وجيجل : 500 وبونة : 300.

1. تطوّر المسالك البريّة والبحريّة :

تواصل في هذه الحقبة النّشاط البحري بميناء وهران الذي ظلّ أهمّ ميناء في مملكة بني زيّان، إلى جانب هنين، فيما مثّلت تلمسان نقطة وصول القوافل القادمة من الصّحراء عبر توات التي عوّضت سجلماسة، وذلك ابتداء من القرن الثّامن هـ/ الرابع عشر م. وتفرّع هذا المسلك إلى توات ـ تلمسان ـ هنين أو توات ـ تلمسان ـ وهران. وقد كان السّلطان أبو حمّو موسى يقول : " لولا الشّناعة لم أزل في بلادي تاجرا من غير تجّار الصّحراء الذين يذهبون بخبيث السّلع ويأتون بالتّبر الذي كلّ أمر الدّنيا له تبع". وقد مثّلت كلّ من هنين ووهران المتكاملين فيما بينهما ميناء متقدّما لتلمسان التي ارتبطت بتجارة الصّحراء وبإنتاج الحبوب[1].

وارتبطت مع المشرق بمسالك وطرقات مختلفة شيء ما عمّا كانت عليه في الحقبة السّابقة. فلئن ذكر البكري طريقا بين القيروان ووهران، فقد اتّبع العبدري (في رحلته سنة 688 هـ/ 1289م) مسلكا تليّا، يمرّ بباجة ـ قسنطينة ـ بجاية ـ مليانة ـ وهران ـ فاس ـ مكناس، فيما جانبت كلّ من رحلة ابن بطوطة (725م / 1324)

1- المقّري، **نفح الطّيب**، ج 5، ص205.

وخالد البلوي (736/1336) وعبد الباسط بن خليل (868/1464) طريق وهران، ومروا بتلمسان.

أمّا في خصوص المرافئ البحريّة، فقد انطلق القلصادي من بسطة فالمنكّب، ومنها إلى وهران - تونس - جربة - طرابلس - الإسكندريّة، وذلك سنة 840 هـ/1436م. قال في هذا الصّدد : "وأقمنا بها أيّاما في سرور وأمان ثمّ توجّهنا إلى المقصودة بالذات المخصوصة بأكمل الصّفات : تلمسان". وعند العودة من المشرق سنة 854 / 1450، ركب البحر من تونس إلى وهران ومنها إلى المريّة التي وصلها يوم 21 أفريل 1451[1]. فقد أضحى الارتباط الأساسي عصرذاك مع الموانئ الأوروبيّة : برشلونة (منذ العهد الموحّدي) وبلنسيّة وميورقة وجنوة والبندقيّة ومرسيليا، ومع الموانئ المغربيّة الأندلسيّة الكبرى : المريّة وسبتة وبجاية وتونس.

وفضلا عن علاقاتها مع المدن الأوروبيّة، كانت ترنو ببصرها إلى المجال المشترك : الأندلس والمغرب الأقصى، وذلك نظرا إلى العلاقات التّجاريّة المتينة بين وهران والمريّة، وهي أهمّ ميناء لإمارة بني نصر[2]

وفي سنة 1341، ذكر خطّ سير سفينة ميورقيّة كالآتي : الجزائر - تنّس - شرشال - دليس - برشك - مزقران - وهران - هنين. وفي

1- القلصادي، **رحلة**، ص 95، 161.

2 Le royaume abdelouadide à l'époque d'abou Hammou Mousa I et d'Abou Tachifin, Alger sd, p241.

القرن التاسع هـ / 15 م، كان الطّريق البحري يمرّ بسرقوسة ـ تونس ـ بونة ـ بجاية ـ الجزائر ـ وهران ـ هنين ـ المريّة ـ مالقة ـ الفلاندر أو أنقلترا.

وعلى غرار هنين، توفّرت بها، إدارة لديوان البحر في القرن الثّامن هـ/ الرابع عشر م، كما ذكر بها فندق للقطلون ودار الجنويين سنة 1286م، ومنزل خاص بالتجار البرتغاليين سنة 1483[1]. casa de Feituria.

ومثالا على أهميّة الميناء، بلغ عدد العمليات التجاريّة بين وهران ومرسيليا في القرن الثالث عشر : ثلاثة، فيما كان 5 بتونس و30 بسبتة و72 ببجاية. وبين سنتي 1385 و1419، وقع إحصاء 36 رحلة بين ميورقة ووهران، وهو ما يمثّل 6.2 من المائة.

2 ـ نشاط الميناء التجاري :

ـ المعاهدات : تأسّست علاقات متينة مع مملكة الأراقون ابتداء من إبرام عقد سنة 1286، وهو أوّل عقد حصل بين الطّرفين. وكانت وهران الميناء الأساسي الذي ارتبط بمواني الأرقون، التي كان لها فندق بالمدينة وعلى رأسه مشرف، خاضع لسلطة القائد[2].

1- الحسن الوزان، **وصف إفريقيا**، ج 2، ص 342.341. Ma Dolores , op cit, p41.

2 Dufourq, L'Espagne catalane et le Maghreb, T 1,p 321.517.

وكانت العلاقات بين وهران وهنين من جهة وجزر البليار وبلنسية وبرشلونة من جهة ثانية شهريّة على أقلّ تقدير[1].

وفي سنة 1339م، أبرمت معاهدة بين أبي الحسن المريني وجاييم الثّاني ملك ميورقة وسردانية نصّت على تجارة الحبوب وحقّ الأوروبيين إقامة قنصليات وفنادق بالمدينة ومنعت بمقتضاها القرصنة والقطع[2].

ويوجد بالميناء ديوان البحر، لاستخلاص العشر من التجّار الأجانب، إذ ذكر ابن الباسط (1466/870) أنّ ابن صاحب الأشغال بتلمسان كان مكلّفا بأخذ العشر من تجّار البحر بوهران. وكانت إقامة البنادقة أوسط القرن الثّامن هـ/ 14م أكثر من عشرة أيّام فيما اقتصرت على أربعة بالنسبة إلى بجاية والجزائر، كما تراوحت إقامة الميورقيين بالمدينة سنة 1451 ما بين 15 و20 يوم.

وتحصّل ملوك بني زيّان مقابل ذلك على ضريبة قارّة من التجّار الوافدين على المدينة وهي ضريبة العشور، وذلك فضلا عن ضرائب تؤخذ على استعمال الميزان والخزن والتّرجمان وغيرها. وهو ما يفسّر حرص السّلاطين الزيّانيين على تشجيع هذه التّجارة.

---

1 H.Lespes, « Oran , ville et port avant l'occupation française », Revue Africaine, n° 360 , 1934 , pp.277-335.

2 De Mas Latrie, traités de paix et de commerce, p84-85. E De la Primaudaie, p 272-273.

. **الواردات والصّادرات** : اقتنى القطلون والإيطاليون الذّهب والصّوف والجلد والحبوب والرّقيق من تنّس ووهران، مقابل الأقمشة والتّوابل وموادّ الصّباغة والصّيدلة وأواني النّحاس والبلّور البندقي.

الواردات :

. سنة 1382 : نقل الملح من يابسة إلى وهران الجزائر وبجاية وتونس.

. في 1428/1/28 : استيراد أقمشة من ميورقة.

. سنة 1445 : تصدير أكسية بيضاء من مالقة إلى وهران[1]

. سنة 1450 : استيراد القطن من جنوة.

الصّادرات :

مثّلت وهران، منذ القرن الرّابع م/ العاشر م، "فرضة الأندلس إليها ترد السلاع ومنها يحملون الغلال "حسب ابن حوقل. ونظرا إلى اعتبار سهل وهران والمتيجة من أهمّ المناطق المنتجة للحبوب في مملكة بني زيّان، كانت وهران وتنّس، حسب الحسن الوزّان، من أهمّ موانى المغرب الأوسط المصدّرة للحبوب، وخصوصا لإمارة بني نصر. كما صدّرت الشّمع إلى مملكة الأرقون[2].

---

1 Ma Dolores ,op.cit., p 97.

2 Dufourq, op cit , T 2, p 546..78 ابن حوقل، **صورة الأرض**، ص

ويمت تكاليف النّقل بين وهران وميورقة لسفينة من نوع كوكة سنة 1316 قدره 500 إلى 700 دينار. وكان ثمن النّقل بين تلمسان ووهران لفارسين عشرين دينارا[1].

. في سنتي 1376 و1377، اقتنى الجنويون الذهب من وهران، مرورا بمالقة ثم قادس ومنها إلى جنوة[2].

. سنة 1382، انطلقت سفينة من ميورقة إلى وهران لنقل الحبوب لتاجر وهراني إلى بجاية. لكنّ صاحب السّفينة نقل كلّ من البضاعة وصاحبها إلى يابسة، وهو ما أدّى إلى ردّ فعل سلطان تلمسان.

. وقد ذكرت وثيقة برتغاليّة نسيجا صوفيًا مزيّنا بأشرطة بيضاء وزرقاء وخضراء وحمراء يطلق عليه الحنبل، أي الغطاء الصّوفي الذي كان يصنع بوهران وتنّس وبونة وتونس[3]. (Hambels)

. سنة 1459 : مرّ مركب فلورنسي بجزر البليار . القل . بجاية . دلس . الجزائر . وهران . هنين ثم مالقة فبلنسية . برشلونة وأخيرا عاد إلى بيشا[4].

---

1 Dufourq, op cit, T2, p536 , 539.

2 J Heers, Gênes au XV eme s, p67.

3 Valérian, Bougie, p218. Dufourq, op cit, T 2, p 471.Ma Dolores Rodriges, op cit, p 95.

4 Ma Dolores, op cit, p 70 -71.

3 . يوميّات الغزو والقرصنة بالمرسى الكبير :

تعرّض المرسى الكبير إلى الغزو منذ حقبة إنشاء مملكة بني زيّان، وخصوصا سنة 700 هـ/ 1300. وشهدت الحقبة التي عاش فيها الصّالح محمّد الهوّاري المتوفّى سنة 843 هـ/ 1439م الذي تنسب إليه أسطورة إنباط الماء من عيون بلال، وتلميذه ابراهيم التّازي (ت سنة 866 هـ /1462م) ازدياد حركات القطع والقرصنة [1].

- حركات القطع والقرصنة :

- سبتمبر 1328، تمكّنت سفينة ميورقيّة على متنها **فيل** أرسله الفنسو الرابع إلى غرناطة من الالتجاء إلى ميناء وهران هروبا من قراصنة نصارى[2].

- سنة 1381 : سلّم تاجر تونسي حمولة من الحرير إلى صاحب سفينة ميورقيّة، كي ينقلها إلى تونس. على أنّ صاحب السّفينة غيّر وجهتها إلى ميورقة خوفا من التعرّض للقطع ببجاية.

---

1 Dufourq, l'Espagne catalane et le maghreb au XII et XIV ème s., Paris196, T1,p145.
حاصر المرينيون المدينة سنة 695 هـ / 1296 م، وسيطروا عليها وعلى وبرشك وشرشال والجزائر سنة 1300. وفي سنة 735هـ /1334، غزا أبو الحسن وهران وهنين. وفي سنة 1347 م، استقرّ أبو الحسن المريني بها، وتولّى بناء التّحصينات بالمرسى الكبير. وحصلت آخر محاولة للمرينيين للسّيطرة عليها في عهد أبي حمو موسى، سنة 770 هـ / 1368 م.

2 Dufourq, op cit, T2, p485.

- سنة 1400 : اعترض قراصنة من بلنسية سفينة مغربيّة محمّلة بخشب الأخشاب (1000 إلى 4000) لنقلها من بجاية إلى وهران، حيث أفرغ حمولتها وتحمل القمح إلى مالقة.

- في نفس السّنة : تعرّض قارب على ظهره ملاّحون من فاس وتلمسان وبجاية وتونس إلى القطع من قبل بلنسيين، وكان قد انطلق من بجاية محمّلا بنشاب السّهام إلى وهران، حيث أفرغ حمولته وعبأ الحبوب في اتّجاه مالقة.

- سنة 1410م : استحوذت سفينة قشتاليّة قرب مستغانم على مركب من بجاية محمّلا بالخشب والجلد المحمول إلى وهران، وعلى ظهره 11 ملاّح.

- في نفس السّنة : تعرّضت سفينة للقرصنة وهي تنقل الخشب والجلد من بجاية إلى وهران[1].

- وبين سنتي 1470،1400 : تمّ أسر 107 بلنسي ببجاية و67 بالجزائر و5 فقط بوهران[2].

- في 17 ماي 1509 : تمكّن بيدرو نفارّو من احتلال مدينة وهران وذلك بعد سنوات من الحروب والمقاومة، انتهت بأسر 8000 وقتل 4000 من بين المدافعين عن المدينة. وقد تلتها سقوط بجاية،

1 Ibidem, p412, 508, 539.

2 Ibidem p434.

وتواصل صمود طرابلس وجربة سنة 1510. وقد عمد الإسبان إلى الاستيطان بالمدينة، وكان من بينهم 600 تاجر وحرفي.

. وصف لعمليّة قرصنة :

لدينا وصف دقيق لإحدى حركات القرصنة التي قام بها أحد قراصنة قشتالة وهو "بيرو نينيو" على المدينة بين شهري أفريل - ماي سنة 1404م ومارس 1405[1]. وبأمر من الملك هنري الثالث (1390 ـ 406)، تولّى الفارس بيرو نينيو تجهيز سفن للقيام بعمليات قرصنة على كامل ساحل بلاد المغرب، وصولا إلى مدينة تونس، علما بأنّ الظّرفيّة تميّزت بازدياد حركات القرصنة والقطع في البحر المتوسّط.

1Pero Nino, El Victorial,Madrid 2000.

تاريخ الانطلاق	ميناء الانطلاق	قائد الحملة	القيادة	التعبئة	الأسطول	المسلك
أفريل **1404**	إشبيلية	بيرو نينيو	خبراء في شؤون البحر الحموي بونال والإشبيلي خوان بوينو الذي نعت بأفضل بحّار لسفن إسبانيا	تحضير الأسلحة وتعبئة المحاربين	سفينة كبيرة قادها بيرو نينيو وقاد أخرى ابن عمّه فرناندو نينيو وقاد المركب دي لاريدو	. استعراض بإشبيلية (كوريادل ريّو) حيث قبل ضيافة أحد النّبلاء صحبة ثلاثين فارس تابعين له وتخلّلت المأدبة حوار حول الحرب والحبّ وتمثّلت في طاووس مصليّ، على أنغام الموسيقى . الوصول إلى جبل طارق : قبول الضّيافة (طعام فيه لحم البقر والغنم والدّجاج والخبز والكسكسي، مع غناء وموسقى (الشبّابة) ورقص . الوصول إلى مالقة : قدّمت لهم الضّيافة في مراكب مغطّاة بأقمشة من الحرير والذّهب، على نغمات الطّبل، مع استعراض

							للفروسيّة شارك فيه 500 فارس، وقد زاروا المدينة ، دار الصناعة وحي اليهود ومنزل الجنويين. . الوصول إلى قرطاجنّة والانطلاق من هناك للقيام بعمليات القرصنة

عمليات القرصنة

الموقع	عمليّة القرصنة
غيران القصبار Alcoçevar	الغارة الأولى : الحاجة للحصول على الماء، قيام نينيو مع 20 رجل بالهجوم على عيون الماء بحثا عن سفن مغربيّة، غير أنّهم لم يجدوا شيئا
الوصول إلى جزر حبيبه قبالة وهران Habibas	
الاتّجاه إلى تونس	الغارة الثّانية
وصلوا من جديد قبالة وهران في جزر الحبيبة حيث توجد عديد الطيور التي تعشّش في الأرض (حمام وغربان وصقور وحجل وغيرها) استعملت للغذاء، غير أنّه لا يوجد بها ماء، بمعنى أنّها غير مسكونة.	الغارة الثّالثة : قرب أرزاو البالية اختبأوا للقطع على السّفن المارّة من هناك. ولمّا يئسوا من الترقّب، نزلوا إلى دوّار فيه 00 3 ساكن بعيد عن البحر ميلين أو 3.5كم. وقد أمره بيرو نينيو بالسّرقة والحرق وبأسر النّساء والأطفال والرّجال. لكن المبعوثين للتعرّف على الدوار رجعا دون العثور عليه.

وقد قبضا على رجل أعلمهما أنّ الدوّار محاصر من قبل أحد قواد العرب : محمّد مولاي آجي، أخو ملك بني مرين. ومعه 1500 فارس، وأعلمهما بأنّ معسكره المسمّى **الحُرْمة** حيث النّساء والأطفال يوجد قرب أرزاو البالي. اتفقوا على غزو معسكر ابن آجي، وأخذ بعض الرجال مكانهم في الطلائع لمراقبة الموقع. ذبح الأغنام. . باغتوا الأعراب النّازلين في مرتفع، وظل بعض الأعراب يدافعون عن المكان فيما انسحب آخرون مع النساء والأولاد. وعند وصول القشتاليين المكان، وجدوا بسطا كثيرة (قطائف وجرار ملأى بالزبد والعسل ولحم مجفّف وخبز وقمح وتمر ولوز وأطعمة وريش النّعام. .. وقاموا بسرقة وإتلاف وحرق المعسكر ثم انسحبوا بصعوبة إلى البحر وغادروا المكان. . الغزوة الرّابعة : عادوا من جديد إلى دوّار فيه أربع أو خمس منازل، ولم يجدوا أحدا به، فسرقوا الثّياب والحليّ. لكن سرعان ما وقع التفطّن إليهم وتمّ الإعلام عن ذلك بإشعال النيران وهرع السكّان إليهم من كلّ صوب. وهي منطقة عامرة بكثرة لوجود مناجم الكحل بها. وفي الليل مرّ الغزاة أمام وهران ورموا المدينة بنبال كبيرة مغموسة في القطران	

لإشعال الحرائق. ومن الغد كانوا بالمرسى الكبير بحثا عن سفينة كبيرة علموا بوجودها هناك، لكنّها وقعت حمايتها من العدوان. وفي المساء نزلوا قرب غيران القصبار واحتاجوا من جديد للماء، وصف المؤلف خطورة المكان ومدى ارتفاعه عن البحر، ووجود أكثر من 5000 فارس هناك، أمطروهم بالحجارة، لكن حسب النص انتصروا من جديد. وأجبرتهم رداءة الطّقس في شهر أكتوبر على البقاء بجزر الحبيبة عشرين يوما، وبدأ الزاد ينفذ واحتاجوا كل مرّة للتزوّد بالماء. وعرف هذا المكان بكونه مقبرةل لنصارى المغامرين، وكانت تحصل فيه معارك كلما احتاجوا إلى الماء. . العودة إلى قرطاجنّة ثم أمرهم الملك بالعودة إلى دار الصناعة بإشبيلية. وفي الطريق قام بقطع آخر لسفينة أرقونيّة اكتراها تجار مسلمون وهي محمّلة بالرقيق السودانيات والشمع والقرمز وملابس صوفية بيضاء وبضائع أخرى ذات (لعلّها مشتقّة من الكساء) قيّمة. alquizeres	

وعموما، [illegible] وهران إحدى النقاط التي عرفت حركة [illegible] و [illegible] من [illegible]، غير أنها تأتي في مرتبة متأخرة بعد [illegible] و [illegible].

- يوميات ابن عبد الباسط البحرية سنة 869 هـ/1464م

تعتبر هذه الرزنامة الوهرانية التي نقلها ابن عبد الباسط أهميّة تظهر في حيوية المرسى وفي تناقل السلع والأخبار من خارج هذا المجال، وتوضح علاقات التجارة والقطع :

- في رمضان انتقل ابن عبد الباسط إلى تلمسان حيث نزل بمنزل صاحب الأشغال لدى محمّد بن أبي ثابت، عبد الرّحمان بن النجّار

- محرّم سنة 870 هـ : زيارة الصّخرة التي بساحل وهران، بعد خروجه من باب البحر، وهي صخرة عظيمة وفيها مسجد لطيف للزّيارة.

- آخر محرّم انتقال قاضي الجماعة بتلمسان أبو عبد الله محمّد بن العقباني إلى تونس لتهدئة خواطر أبي عمرو عثمان.

- الأربعاء 9 صفر : أخبار وردت إلى وهران بقيام بني وطّاس على المرينيين.

- في هذا الشهر، أخبار عن صعوبة عودة التجّار من فاس إلى تلمسان، وذلك باستعمال حيلة وهي التظاهر بكونهم مجذومين.

- رجب 870 : العودة إلى وهران ومنها التوجّه إلى تونس.

- الأحد 14 رجب : قدم عبد الله بن عبد الرحمان بن النجّار ولد صاحب الأشغال بتلمسان لأجل تعشير مراكب قدمت من الفرنج بمتاجر لمدينة وهران... وكان المشرف على وهران رجل من أهلها يدعى محمد الزكّاجي وهو المدبّر للمدينة ومن رؤسائها.

- 20 رجب : كثر الخوف بالمدينة بمجيء أبي عمرو عثمان إلى تلمسان وهي أخبار باطلة
- أواخر رجب : ظهرت أربعة مراكب للفرنج متجهة إلى المغرب، فخاف أهل النواحي من أن تكون مشحونة بالمقاتلة لغزوهم، لكنّها لم تقترب من وهران وقامت بقطع بنوحي بجاية
- 29 صفر 871 : وصلت إلى ساحل وهران **شونيّة عظيمة** من مراكب الفرنج الجنويين برسم الاتجار في الجوخ، وقدمت من فلاندة من المحيط وسافر فيها كثير من تجار وهران وتلمسان إلى تونس وكان من بينهم ابن عبد الباسط.
- السبت 14 ربيع الأوّل، انحراف المركب المذكور ونزوله قرب بجاية ومداهمة البجائيين له خوفا من القرصنة، لأنه سبق أن تزيى القراصنة بزي المسلمين وهاجموهم.

- مهاجرون أندلسيون بالمرسى الكبير

مثلما انتقلت البضائع بنسق متّصل بين العدوتين، فإنّ المرسى الكبير لم يتردّد في استقبال من قذف بهم اليمّ من برّ العدوة الأندلسيّة عند حصول الطّرد الجماعي. وقد مثّلت الزّوايا نقاط استقبال لجموع المطرودين وإعادة توطينهم في البلاد[1].

منذ زمن ابن خلدون، برز هذا الحراك الاجتماعي. وقد تجسّد في الجدل القائم حول جواز الهجرة الأندلسيّة من عدمها. فقد

1- نبذة العصر، ص 48 : "وخرج ما بقي من أهل غرناطة في 15 يوما على بجاية ووهران".

أفتى أبو زيد عبد الرّحمان بن عبد الله بن محمّد بن يوسف الصّنهاجي الشّهير بابن مقلاش في 12 جمادى الثّانية سنة 794 هـ/ 6 ماي 1392م، وذلك بطلب من "أهل الثّغر" الأندلسيين، وقد كان الطّالب المهاجر : أبو عبد الله محمّد بن سلامة بن جميل هو الذي أعلمه بالسّؤال عن جواز الهجرة أم لا. وأجاب المشاور الوهراني بفتوى مطوّلة في هذا الغرض، ذاكرا بالخصوص : "ومن يسكن بلاد النّصارى لا غيرة فيه. .. ومن سكن بلاد الكفرة، فقد تفرّق من المسلمين". وهو تحريض ظاهر على الهجرة، وكذلك كان موقف أبي العبّاس أحمد الونشريسي : "أسنى المتاجر في بيان أحكام من غلب على وطنه النّصارى ولم يهاجر وما يترتّب عليه من العقوبة والزّواجر". وذكرت تعليلات ومسوّغات عديدة في هذا الصّدد[1].

وفي الأخير فقد راوحت يوميات المرسى الكبير طيلة هذه الحقبة الأخيرة من العصر الوسيط بين التّجارة والقرصنة، دون أن يفقد مكانته ضمن منظومة الموانى المغاربيّة خصوصا والمتوسّطيّة عموما.

خـاتمة

اقترن تاريخ المرسى الكبير بالبحر منذ نشأته، فكان ميناء نشيطا مفتوحا على البرّ والبحر في الآن نفسه، إذ ارتبط بعلاقات وطيدة مع تلمسان وما والاها من بلاد المغرب الأوسط، وكان مخزنا لبضائع بلاد السّودان، وفتح أبوابه للتجّار والزائرين القادمين إليها

---

1 H.Buzineb, "Respuestas de jurisconsultos Maghrebies en torno a la inmigracion de musulmanes hispanos".

من المراسي الأندلسيّة والمغربيّة ومن موانئ إفريقيّة والمشرق ومن العدوة الأوروبيّة، ممثّلا بذلك إحدى المحطّات الكبرى للسّفن في تنقّلها ومفصلا أساسيًا للطّرقات البحريّة. وهو ما بوّأه لدور اقتصادي واجتماعي وثقافي هامّ في تاريخ المغارب، وإنْ كان لا يخلو تاريخه من فترات حرجة من الغزو والقرصنة.

الغزو الأسباني للمدن والموانئ الجزائرية وهران والمرسى الكبير أنموذجا 1505-1792م

أ.د. صبرينة الواعر
المدرسة العليا للأساتذة
جامعة قسنطينة

مقدمة

شهد القرنين 14-15م تنافسا بين دول حوض البحر الأبيض المتوسط، واختلال في موازين القوى خاصة بين قوى جنوب غرب أوروبا، وشمال غرب إفريقيا. فقد عرفت دول شمال المغرب بين القرن 10-11م تقدما في صناعة الأسطول؛ مما ساهم في انتعاش تجارتها البحرية، وتزايد ثرواتها الاقتصادية. فصارت سيدة البحر الأبيض المتوسط بلا منازع، بعدما كان هذا اللقب- سيدة- حكرا على المدن الإيطالية وعلى رأسها جنوة ونابولي. كما أن دول المغرب حققت هذا النجاح الاقتصادي بفضل موقعها الإستراتيجي؛ فقد كانت همزة الوصل بين الصحراء وما وراءها، والبحر الأبيض المتوسط. وتتحكم في معظم طرق القوافل التجارية، وتحتضن أهم الأسواق. هذا ما ولّد غضبا لدى الدول الأوروبية التي رفضت هذا التفوق المغربي، وسعت لانتزاع هذه المكانة منها، واتضح ذلك من خلال سلسلة الهجومات والاتهامات التي وجهتها ضد تلك الدول وكان في مقدمة تلك

الهجمات القرصنة[1]. وابتدأت الدول الأوروبية بشن حملاتها على سواحل دول المغرب تدعمها سلطة الكنيسة. وقد تزامن ذلك مع تراجع قوى هذه البلاد التي انقسمت بين بني حفص في تونس وبني زيان في الجزائر وبني مرين في المغرب الأقصى في القرن الثالث عشر الميلادي، في الوقت الذي بدأت فيه الدول الأوروبية تعرف تقدما يحسب له ألف حساب : فقد انتعشت الحياة الاقتصادية والاجتماعية. وبدأت الحركة العلمية تحقق نجاحا وتقدم وسائل سهّلت عملية ركوب البحار، وتطور بناء الأسطول[2]. وهذا ما حفز الدول الأوروبية على الخروج من محيط القارة الأوروبية والقيام بالكشوفات الجغرافية، وكانت المبادرة من قبل البرتغال واسبانيا. هذه الأخيرة التي حققت صدى واسع النطاق بعد تمكنها من قهر الدولة الإسلامية في الأندلس، وإسقاط آخر قلاعها، غرناطة 1492 في نفس السنة التي وصل فيها كريستوف كولومبس إلى سواحل العالم الجديد -أمريكا- بعدما باركت رحلته الكنيسة والملكة الإسبانية إيزابيلا التي زكّت هي وزوجها فرديناند حركة الاسترداد المسيحي

1- «القرصان هو الشخص حر في النهب، ولا يعترف بأي سلطة فوق إرادته الخاصة، فكان يهاجم بدون تمييز سفن أي دولة، وكان هدفه الوحيد هو النهب، لكن رياس البحر كانوا أشخاصا موكلين من غيرهم للقيام بهذه المهمة، ولم يشنوا حربا إلا على أعداء أميرهم...»، ينظر جون ب. وولف، ص 179.

2 -Berbrugger A. "Mers-el Kabir I : traduction de Suaez", In **Revue Africaine**, Vol 09, 1865, p254

Reconquista، القاضية بضرورة طرد المسلمين، وإعادة مجد الكنيسة المسيحية في شبه القارة الأيبيرية.

وعلى الرغم من سقوط دولة المسلمين في الأندلس، غير أنّ اسبانيا لم تكتف بذلك وقررت ملاحقة المسلمين إلى الشمال الإفريقي ؛ لكنها تفاجأت بقوة إسلامية جديدة قادمة من شرق حوض البحر الأبيض المتوسط، وهي القوة العثمانية، التي اكتسحت المتوسط واحتلت أجزاء عديدة منه، إلى أن وصلت المغرب مع مطلع القرن 16م، وهناك حدث الاحتكاك بين الأسبان والعثمانيين الذي تحوّل بعد وقت قصير إلى صراع على أشده عرف بالصراع الإسلامي المسيحي في البحر الأبيض المتوسط.

المخطط الأسباني لاحتلال الساحل الإفريقي

بعد نجاح حركة الاسترداد المسيحي في أوروبا بإسقاط دولة المسلمين في شبه الجزيرة الأيبيرية كمرحلة أولى، بدأ الأسبان بتطبيق المرحلة الثانية من مشروعهم، وهي إقامة مملكة مسيحية تمتد من شبه الجزيرة الأيبيرية مكتسحة بلاد المغرب وصولا إلى مملكة الحبشة المسيحية، في القرن الإفريقي شرقا. وبذلك تفرض اسبانيا ضغطا، وحصارا على المسلمين، وتجعلهم بين فكي كماشة. وكحل أساسي لتنفيذ المرحلة الثانية من هذا المشروع القائم على نشر المسيحية في إفريقيا، وإعادة مجد الإمبراطورية الرومانية القديمة، قامت إسبانية باحتلال أهم موانئ مدن الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط، كتونس، وطرابلس، والجزائر، وأسيلا. واستهلوا عملياتهم

البحرية بغزو المرسى الكبير لقربه من شبه الجزيرة الأيبيرية، ولأهمية موقعه ومرساه الجيد، وبعدها واصلت اسبانيا شنّ حملاتها على موانئ المغرب الإسلامي الواحدة تلو الأخرى.

وهران والمرسى الكبير قبل الاحتلال الإسباني

في أواخر القرن العاشر للميلاد وصف ابن حوقل المرسى الكبير قائلا : «. ..لمدينة وهران مرسى في غاية السلامة والصون من كل ريح، وما أظن له مثلا في جميع نواحي البربر سوى مرسى موسى، فقد كنفته الجبال وله مدخل آمن، وعليها سور، وماؤها من خارجها جار عليها في واد عليه بساتين وأجنة كثيرة فيها من جميع الفواكه...»[1]. ويضيف المقدسي قائلا : « أن ميناء وهران من أنشط الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط، وأنّه قد عرف تطورا وازدهارا منذ القرن 11، فهو ميناء حصين تبحر منه وإليه السفن الأسبانية ليلا ونهارا»[2].

كما أشار الإدريسي قائلا : «المرسى الكبير وبه ترسى المراكب الكبار والسفن السفرية وهذا المرسى يستر من الريح وليس له مثال في مراسي حائط البحر من بلاد البربر وشرب أهلها من واد يجري إليها من البر وعليه بساتين وجنات وبها فواكه ممكنة وأهلها

1- أبي القاسم ابن حوقل النصيبي، **كتاب صورة الأرض**، منشورات دار مكتبة الحياة، لبنان، 1992، ص 78-79.

2 -Lespes R, "Oran ville et port avant l'occupation Française 1831, In Revue Africaine, Vol 75 ; 1934, p281.

في خصب والعسل بها موجود وكذلك السمن والزبد والبقر والغنم بها رخيصة بالثمن اليسير ومراكب الأندلس إليها مختلفة...»[1].

إنّ هذا الوصف الجميل من طرف هؤلاء الجغرافيين والرحالة، لم يأت عبثا، أو مجرد مبالغة من قبل المسلمين كما قال الأوروبيون[2]: بل جاء بناء على واقع عرفه حوض البحر الأبيض المتوسط في الفترة بين القرنين 10 و14م، فقد شهدت موانئ الجزائر وعلى رأسها الموانئ الغربية نشاطا بحريا وتجاريا على قدر من الأهمية، فقد كانت وهران والمرسى الكبير أحدى المنافذ البحرية الرئيسية لإمارة تلمسان، وقد تقاسمت الدور، والأهمية الاقتصادية، والإستراتيجية، مع كل من ميناء هنين، ورشقون. كما كان المرسى الكبير ووهران بمثابة مستودع للتموين بالسلع القادمة من أوروبا. وظلت وهران تتقاسم الأهمية الاقتصادية مع هنين ورشقون، حتى أواخر القرن الرابع عشر فصارت على قمة هرم الأنشطة الاقتصادية للموانئ الجزائرية، خاصة للمميزات الطبيعية التي يتصف بها ميناء المرسى الكبير والتي عادت بالفائدة على البحارة، والأساطيل، التي كانت تجد سهولة الإرساء فيه[3].

وقد شهد القرن 13 م حركة تجارية نشيطة لميناء وهران والمرسى الكبير وذلك بفضل العلاقات الاقتصادية والسياسية، التي

1- الشريف الإدريسي، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ص 96-97.

2 -Op.Cit., p 279. Lespes R.

3 -Ibid., p280

أبرمتها مملكة تلمسان سنة 1229م، مع أوروبا، كتلك التي عقدتها تلمسان مع قطلونيا. وفي عام 1319م : أقيمت علاقات رسمية بين أبي حمو موسى الزياني أمير تلمسان، وجيم الثاني Jacme II حاكم مونبيلليي Montpellier، ومعاهدات أخرى مع Narbonne، ومرسيليا Marseille. واجتمعت كل هذه الاتفاقيات على ضرورة تأمين سلامة التجار. والسفن ضد خطر القرصنة، بالإضافة إلى حرية التجارة في كل الموانئ وحرية تبادل كل السلع ماعدا تلك التي تستلزم تصريحا من السلطان كالقمح مثلا. كذلك حق إرسال قناصل إلى تلمسان والدول الأوروبية المتعاقدة مع إمارة تلمسان[1].

كما سمحت هذه الاتفاقيات التي أبرمتها إمارة تلمسان بين القرنين 13 و14م بإقامة المسيحيين وقناصهم في فنادق بالموانئ والمدن الجزائرية، وتخزين وبيع السلع في القيصرية.

وتطبيقا لهذه الاتفاقيات سارعت المدن الأوروبية لإيجاد مكان لها في المغرب، وأولها جنوة في بداية القرن 13م، ثم البندقة، وفي هذا الشأن كتب ليون الأفريقي قائلا : « ولهذه المملكة-تلمسان- ميناءان مشهوران، ميناء وهران، وميناء المرسى الكبير، وكان يختلف إليهما كثيرا، عدد وافر من تجار جنوة والبندقية حيث يتعاطون تجارة نافقة عن طريق المقايضة...»[2].

---

1 -Ibid., p 289-290

2- الحسن بن محمد الوزان الفاسي (ليون الإفريقي)، **وصف إفريقيا**، ط2، ج2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983، ص 09.

وتجدر الإشارة إلى أن الأسبان والأوروبيين قد أخفوا هذه الحقيقة في مؤلفاتهم، فقد كان مينائي وهران والمرسى الكبير، من أشهر الموانئ وأغناها. وأشار ليسبيس Lespes قائلا : «... وهران لم تكن قوية كفاية لكي تكون إقليما مستقلا بذاته، أو ندا للأقاليم المجاورة، حتى أنها أقل مكانة مقارنة مع تنس، وموقعها (وهران) جعلها تتقاذف بين أسياد الشرق، الجنوب، الغرب والشمال، محاصرة من طرف المتنافسين، منهوبة من طرفهم، وأحيانا كثيرة محاصرة من قبل القبائل المجاورة، فقدر وهران ورفاهيتها كان مقرونا بتلمسان جارتها القريبة...»[1]، لكن هذا الكاتب تناسى حقيقة وهران أمام تلمسان إلا وهي إقليم تابع لإمارة تلمسان، تمتد من الساحل إلى الصحراء، ووهران جزء صغير من أراضيها. كما أن الأسبان اعتبروا وهران والمرسى الكبير مجرد حامية Presidio وسجن للأشغال الشاقة، بدعوى أنهما يضمان عددا كبيرا من الأسرى المسيحيين.

هذا التطور الاقتصادي الذي عرفته وهران، من شأنه أن يجعلها مركز استقطاب وتنافس تجاري، وبما أنها جغرافيا قريبة إلى السواحل الأسبانية فقد سعت هذه الأخيرة لوضع يدها عليها خاصة وأن البرتغاليين كانوا قد قاموا بأول محاولاتهم للسيطرة عليها عام 1501، وأسبانيا كانت ترى نفسها الأحق بالسيطرة على مينائي المرسى الكبير ووهران، فقد صارت معظم شبه الجزيرة

---

1 -Op.Cit, p 279. Lespes R.

الأيبيرية، ملكا لها بما فيها السواحل الجنوبية للأندلس، وصارت أسبانيا ترى مضيق جبل طارق ضيق، وغير كاف للإمبراطورية، وتسعى لتوسيع رقعتها في بلاد المغرب قصد تأسيس مملكة مسيحية كما تدعي. لذلك كانت فكرة احتلال وهران تسيطر على فكر الملك الأسباني فرديناند، وهذا ما قام به بالفعل بعد وقت قصير.

الغزو الأسباني للمرسى الكبير

أعدّ الملك الإسباني فرديناند حملة، أوكل أمر قيادتها إلى دون ريمون دي كوردو Don Raymond di Cordoue، وموّلها الكاردينال خيمينيس بأمواله الخاصة. غادر الأسطول ميناء مالقة في 29 أوت 1505م، بقوّة تعدادها 5000 رجل بقيادة دون ديتوفر فرنانديز Don Ditfourre Fernandez. لكن الرياح قذفت الأسطول الأسباني إلى شواطئ المرية، فلم يتمكن من الوصول بسرعة إلى المرسى الكبير، الذي دخلته يوم 11 سبتمبر[1]، هذا التأخير كان لصالح الأسبان، فالسكان الذين كانوا قد اجتمعوا بكثرة بعد سماع أخبار قدوم الأسبان وهجومهم المنتظر، قد استعدوا للمواجهة وانتظروا حتى نفذت مؤنهم، كما أنهم بعد أن ملّوا الانتظار تركوا حامية ضعيفة وغير مسؤولة حول الميناء لا يتعدى عددها 400 رجل، ومع ذلك أبدت مقاومة ضد الأسطول الأسباني، لكن قائد الحامية

1- في حين تشير رواية الكونت سوايز أن احتلال المرسى الكبير كان بتاريخ 13 جويلية 1506. أنظر

Berbrugger A. "Mers-el Kabir 2 : traduction de Suaez", In **Revue Africaine**, Vol.09, 1865, p340.

سقط قتيلا من أول يوم، فخضع المرسى الكبير لحصار دام ثلاث أيام، حاول خلالها السكان المقاومة لكن دون جدوى، وبعد وصول أخبار المرسى الكبير إلى المناطق المجاورة سارعت هذه الأخيرة تقديم يد العون والدعم، لكنها دخلت في مناوشات قليلة مع الأسبان ثم عادت أدراجها[1].

كانت المدينة تفتقد للمياه، فخزانات المياه قد نفذت وحلّ الجفاف، فأضطر أعيان المدينة وبقية السكان إلى الاجتماع في مجلس المزوار، حينها تكلم أحدهم وكان في السابق سجينا في مدينة قرطاجنة الأسبانية، وأشار إلى قوّة وشدّة الأسبان وانتصارات ملوكها ضد المسلمين وباقي الشعوب، وذكرهم كيف تمكنت البرتغال من احتلال سبتة، وطنجة، أسيلا، والقصر الصغير على ساحل مملكة فاس. وحذرهم من مغبة الانتظار حتى نهاية الحصار، فقد يقتلون جوعا وعطشا قبل أن تصل إليهم يد الأسبان، لذلك نصحهم بالرحيل وتسليم المرسى الكبير[2].

كان أحد السود المسيحيين، الذين تركهم البرتغاليون في المدينة بعد انهزامهم سنة 1501 ؛ قد فرّ من المرسى الكبير، وتوّجه إلى قائد الحملة الأسباني، واخبره بنفاذ المياه وعدم قدرة السكان على المواجهة، وأنّ قائد الحامية قد قتل. فما كان على سكان المرسى سوى المغادرة تاركين أموالهم ودوابهم وأسلحتهم تبعا لأوامر

---

1 - p 339. Berbrugger A, "Mers-el Kabir 2 , Op.Cit.,

2 -Ibid., p340-341.

القائد الأسباني، وعليهم حمل ما يستطيعون حمله فقط، وهذا ما تمّ بالفعل ؛ حيث غادر السكان المرسى الكبير يوم 14 سبتمبر بداية من الساعة 09 صباحا، ولم يبقى واحد منهم بعد منتصف النهار[1].

وقد ذكر الأسبان، أنهم وجدوا 35 أسير مسيحي أغلبهم من البرتغاليين، مع بعض الأسبان، ومن بروفنسال، وفرنسيين وإيطاليين من بينهم 07 نساء كانوا قد أسروا عام 1501.

فيا ترى ما هو سبب احتلال أسبانيا للمرسى الكبير ؟

في الواقع ؛ قدمت أسبانيا حجة مفادها أنّ السبب المباشر لغزوها المرسى الكبير هو أنّ قراصنة من المرسى الكبير أبحروا في ربيع 1505 على متن 12 سفينة بين خفيفة ومسلحة وقاموا بأسر برتغاليين، ثم واصلت سفنهم الإبحار إلى غاية فالنسيا، ونزلوا في جزيرة سانتا بولا Santa Pola، حيث سلبوا ونهبوا وعادوا إلى المرسى محملين بغنائم كثيرة، وهذا ما أغضب أسبانيا التي اعتبرت نفسها راعية الكنيسة الكاثوليكية. يضاف إلى ذلك سبب آخر ؛ وهو اشتداد التنافس بين تجار المرسى الكبير ووهران، والتجار المسيحيين من قرطاجنة ومالقة، هذا التنافس أدى إلى حروب.فرأت أسبانيا ضرورة إخمادها وذلك بجعل ميناء المرسى الكبير ميناء إسباني على الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط[2].

---

1 -Ibid., p 341-342.

2 -Ibid., p337-338.

على كل حال : بعد خروج المسلمين من المرسى الكبير، اقتحم الأسبان المدينة ورفعوا أعلامهم على حصونها، واتجه قائد الحملة إلى مسجد المدينة الكبير، وأصدر قرارا مستعجلا بتحويله إلى كنيسة، عرفت بكنيسة القديس ميكائييل.

ثم اتجه الأسبان إلى تنظيم المدينة، فبدأوا بتحصينها، وإقامة سوق تجاري، ومحاولة إقامة علاقات مع السكان والقبائل المجاورة لخلق نشاط تجاري اقتصادي خاص بهم، لدرجة أنهم أغدقوا المتعاونين معهم بالذهب والفضة لتشجيعهم على المبادلات التجارية معهم.

اعتبرت اسبانيا احتلال المرسى الكبير من أشهر أعمالها في القارة الأفريقية، فأعلنت الاحتفالات، وأقيمت المهرجانات والأفراح طيلة أسبوع احتفالا بقرب انتشار الديانة المسيحية، وقد ضخّم الأسبان احتلالهم للمرسى الكبير، لذلك أسرع الأسبان محاولين التغلغل أكثر نحو الداخل، وكانت مرحلتهم الثانية : تتمثل في احتلال مسرغين، وهي مدينة غير بعيدة عن المرسى الكبير، ويصل بينهما طريق سهلي يمر من تحت حصون مدينة وهران، لهذا قرر حاكم المرسى الكبير دون فرنانديز أن يسلك الطرق الجبلية والأودية، خاصة بعد التعزيزات التي أرسلتها الملكة الأسبانية والمقدرة بـ 5000 رجل وذلك بتاريخ 06 جوان 1507[1].

---

1 -Berbrugger A, "Mers-el Kabir 3 ; traduction de Suaez", In **Revue Africaine**, Vol.09, 1865, p 410-411.

بدأ فرنانديز تحركه ليلا بتاريخ 07 جوان 1507، ووصلت فجرا إلى مسرغين موطن قبيلة غمارة الرافضة للوجود الأسباني، وباغتتها على الفور مما أدى إلى سقوط المقاومة في وقت وجيز. لكن سرعان ما تحولت مجريات الأحداث، فبالإضافة إلى الضباب الكثيف الذي خيم على القبيلة وصلت إمدادات من القبائل المجاورة التي أسرعت لنجدة سكان مسرغين، والتي حققت نجاحات باهرة: حيث سقط أزيد من 3000 جندي إسباني، وكانت هذه أول هزيمة للأسبان في الجزائر.

لذلك قررت أسبانيا إرسال الدعم الفوري إلى المرسى الكبير لحمايته ضد الغارات، وتحصينه أكثر فأكثر.

احتلال وهران

أبحر الكاردينال الأسباني خيمينيس من مرسى قرطاجنة يوم 19 ماي 1509 يرافقه 15000 مقاتل، ووصلت هذه الحملة إلى المرسى الكبير في اليوم التالي، ونزل الأسطول في الميناء بكل سهولة ويسر، وتكرر نفس الأمر في وهران نفسها بعد شراء ذمة قابض المكوس العام لمدينة وهران اليهودي سطورا.

وقتذاك كانت وهران تحت الملك الزياني الاسمية، لأنها خاضعة لمجلس جماعة، وهم أعيان المدينة جعلوا وهران جمهورية شبه مستقلة. استعدت الحامية للمواجهة، لكن القوة الأسبانية حالت دون نجاحها، فقرر السكان الاحتماء داخل الحصون، لكن

الأسبان وكانوا قد وجدوا الثغرة التي سينفذون عبرها إلى داخل المدينة، فقد قام أحد الخونة بفتح أحد أبواب المدينة.

ورغم تمكن الأسبان من دخول المدينة، إلا أنهم واصلوا تعسفهم وقسوتهم فقتلوا حوالي 6000 مسلم وأسروا 8000. كما قاموا بمصادرة أموال ومؤسسات المسلمين، ولم تنج حتى الأثريات من المخطوطات العربية والزهريات وبعض التحف الأثرية. حيث قام خيمينيس باختلاسها وإرسالها إلى كنيسة طليطلة. كما قام بتحويل المسجدين الكبيرين إلى كنيستين، وأنشأ دير لتنصير المسلمين[1].

والمفاجأة هذه المرة : أنّ الحاكم الزياني في تلمسان أبو حمو الثالث قد أعلن خضوعه للحكم الأسباني، وتقديم جزية سنوية، وكذلك خضوع قبيلة بني عامر للحكم الأسباني[2].

أوضاع الأسبان بالمرسى ووهران 1505- 1559

أقامت أسبانيا حكما عسكريا في كل من وهران والمرسى الكبير اللذان ألحقا على الفور بالتاج الأسباني، وصدرت أوامر على الفور من القيادة الأسبانية ممثلة في شخص الملك فرديناند بإعادة إعمار المنطقتان بالمسيحيين بدل المسلمين، ففي رسالة وجهها الملك الأسباني عام 1510 إلى بيدرو نافارو حاكم المرسى الكبير جاء فيها : « أظنني، وكما كاتبتك عدة مرات، أوضحت أننا نرغب في البقاء والاستقرار

1- جون ب. وولف، الجزائر وأوروبا، ترجمة سعد الله أبو القاسم، م.و.ك، الجزائر، 1986، ص 129.

2 -. Berbrugger A. "Mers-el Kabir 2 , Op.Cit, p339.

في إفريقيا، يجب أن نسيطر على وهران، بجاية، وطرابلس، ونعيد إعمار هذه المناطق بالمسيحيين لا غيره[1]. وفي 23 أكتوبر من نفس السنة كتب الملك إلى أنطونيو دي روفيدا Antonio de Roveda، في أمر يتعلق ببجاية قائلا : « عليكم إتخاذ الإجراءات الضرورية لكي تعيدون إعمار بجاية في الحال بمورسكيين موالين لنا »[2].

بناء على رسائل الملك الأسباني فرديناند : نفهم أنه لم يكن لأسبانيا مخطط استيطان نظامي يسعى للتوغل نحو الداخل بقدر ما كانت تهتم فقط بالسيطرة على المناطق الساحلية.

كما طغى على الإدارة والسياسة الأسبانية فكرة تنصير المسلمين، وأنّ مبرر وجودها داخل الأقاليم الإفريقية هو من أجل خدمة الكنيسة الكاثوليكية فكثيرا ما كان يردد الملك الأسباني قوله أن حروبه كانت لخدمة الله.

على أية حال : إن سيطرة أسبانيا على وهران والمرسى الكبير لم تعد عليها بالربح الوفير، والنتائج المنتظرة، فأبسط احتياجاتها من المؤن والغذاء كانت تأتيها من برشلونة أو فالنسيا، رغم قرب وهران من مملكة تلمسان، والأمر سيان بالنسبة لمليلة التي كانت تعيش على إمدادات مالقة، وبينيون في الجزائر كانت تجلب المياه الصالحة للشرب من جزر البليار، ويفسر هذا الأمر بقدوم القوة

---

1 - Braudel F, "les Espagnoles et l'Afrique du nord de 1492à 1577, In **Revue Africaine**, Vol 69, 1928 , p231.

2 -Ibid., Idem

العثمانية التي أعاقت مخطط السلطة الأسبانية التي آثرت البقاء خلف أسوار وهران وعدم الخروج منها.

لكن مع ذلك لا يجب إغفال فكرة مسعى الأسبان لوضع يدهم على المناطق الداخلية أكثر فأكثر، وبدأوا يفكرون في احتلال تلمسان، وتجلى ذلك في عهد الحاكم دالكوديت d'Alcaudete الذي حاول إعاقة الحاميات التركية والتغلغل نحو الداخل الوهراني التلمساني، خاصة بعد رفض تلمسان تموين وهران والمرسى الكبير بالمؤن الغذائية، مما جلب المجاعة داخل هاتين المدينتين، وسادت عمليات السرقة واللصوصية، وقد كتب دالكوديت عام 1535 يطلب من الملك الأسباني تقديم يد العون لوهران والمرسى الكبير قائلا : « نحن ضد المجاعة كما ضد العدو...»، وعام 1536 كتب دالكوديت قائلا« كان موسم حصاد القمح سيئ، وافتقرت المدينة للقمح، واستاء الجنود وطلبوا العودة إلى قشتالة»[1].

ألح الكونت دالكوديت على إخضاع تلمسان لسلطته، ولذلك سافر إلى أسبانيا في سبتمبر 1542، لتحضير المتطلبات المادية والبشرية للحملة، وكان من الصعوبة تحقيق ذلك خصوصا بعد الإحباط الذي حدث للملك شارل الخامس الذي فشل في احتلال الجزائر، ولم يعد يفكر في إرسال حملة جديدة إلى الجزائر[2].

---

1 - Braudel F, Op.Cit., p 375.

2 -Ruff. P, la domination espagnole à Oran sous le gouvernement du Comte d'Alcaudete 1534-1558, Paris, 1900 , p76.

قرر دالكوديت شن حملة على تلمسان، بعد مساع حثيثة لدى القصر الأسباني وجهّز حملة مكونة من 22 سفينة، خرج بها من أسبانيا يوم 10 جانفي 1543، ووصل إلى المرسى الكبير يوم 15 جانفي، وفي 27 جانفي توجه صوب تلمسان يرافقه 14000 جندي[1]. التقت القوات الأسبانية بقوات أبي زيان وكان الانتصار حليف ألكوديت الذي دخل تلمسان وعاث فيها سلبا ونهبا، ثم عاد إلى وهران تاركا حامية من 1200 جندي.

كما سعى ألكوديت إلى احتلال مستغانم سنة 1547 لكن قوة القبائل المحيطة بها أعاقت حلمه هذا، وقد توالت هزائم ألكوديت الذي حاول مجددا احتلال مستغانم ومسرغين عام 1558 وسقط قتيلا ومن يومها لم يعد يفكر الأسبان في توسيع حدودهم في الغرب الجزائري خاصة بعد سلسلة الخسائر التي تكبدوها وبذلك ظلت أسوار وهران والمرسى الكبير هي الحدود الأقصى لأسبانيا في الجزائر، رغم التبعية الاسمية لتلمسان إلى المملكة الأسبانية لبعض الوقت. وظل الأسبان يسيطرون على وهران إلى غاية 1705 الباي مصطفى بن يوسف الملقب ببوشلاغم من دخولها وإسقاط الحكم الأسباني، وصارت وهران تابعة للسلطة العثمانية إلى غاية 1732 أين تفاجئ العثمانيون بحملة أسبانية جديدة بقيادة الكونت مونتيمار Comte Motémar الذي تمكن من استرجاع وهران وكل حصونها،

---

1 -Haedo D , Histoire des Rois d'Alger, trad. H D de Grammont, Ed Alger-livre, Alger,2004,p74.

ففي تلك الفترة تمكنت أسبانيا من تنفس الصعداء وانتهت مشاكلها مع الدول الأوروبية وعلى رأسها فرنسا، فقرر الملك الأسباني شن حملة على وهران باعتبارها مقاطعة أسبانية خاضعة للكنيسة الكاثوليكية[1]. وقد حدث هذا في وقت شهدت فيه الأيالة الجزائرية ضعفا وانكسارا، لتراجع مكانتها في حوض البحر الأبيض المتوسط، وضعف أسطولها، وكذا سلسلة الاتفاقيات التي أبرمها العثمانيون مع الدول الأوروبية والتي فتحت باب الابتزاز والمساومة، خاصة وأنّ السلطة العثمانية قد أبرمتها وهي تشكو الاضطراب واللاتوازن.

نفهم من هذا أن أسبانيا أصرت على إقحام العقيدة المسيحية في سياستها واستمرت في إخفاء حقيقة الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية لوهران والمرسى الكبير، وقد تبثث أسبانيا إدارتها على وهران إلى غاية 1792 وهو تاريخ خروجها النهائي والكلي منها.

دوافع احتلال إسبانيا لوهران والمرسى الكبير

1- الدافع الديني

ساهمت الكنيسة الأسبانية بكل ما لديها من مال وحماس في محاربة المسلمين، فبعد سقوط غرناطة بدأ فرديناند وإيزابيلا في إعداد مشروع لاحتلال المغرب الإسلامي، لكن وفاة هذه الأخيرة سنة 1504

1 -Berbrugger A, reprise d'Oran par les Espagnoles en 1732, In Revue Africaine, Vol 08, 1864, p20.

قد عطل تحقيق المشروع، لكنها تركت وصية تدعو فيها إلى مواصلة هذا المشروع جاء فيها: «يجب أن لا نوقف غزو إفريقيا، ولا إنهاء الصراع ضد الكفار - المسلمين- وهذا كله لأجل خدمة العقيدة».

احترم الكاردينال خيمينيس دي سيسنيروس Ximenes de Cisneros وصية الملكة، وبرز ذلك في أعماله المخزية ضد المسلمين في الأندلس، وعندما تمّ احتلال المرسى الكبير سنة ١٥٠٥، أقام خمينيس صلاة جماعية، وأقيم على إثرها احتفالات دامت 08 أيام.

2- الدافع السياسي والاقتصادي

تجسّد في رغبة أسبانيا في تكوين إمبراطورية، خاصة بعد اكتشاف العالم الجديد؛ لذلك عملت على احتلال سواحل المغرب الإسلامي، لما لها من أهمية إستراتيجية لقربها من شبه الجزيرة الأيبيرية، فالسيطرة على المرسى الكبير ووهران، وهما أقرب الموانئ إلى أسبانيا سيمكنها من تأمين تجارتها في البحر الأبيض المتوسط، وكذلك يضمن الأمن الدائم والمستمر لمضيق جبل طارق، وهو المنفذ الوحيد للبحر الأبيض المتوسط من الجهة الغربية، وكذلك إحكام السيطرة على مسار السفن المبحرة عبره.

لذلك ركزت أسبانيا في تنفيذ مشروعها التوسعي على الموانئ الإستراتيجية، فبدأت باحتلال المرسى الكبير 1505، وهو أحصن المرافئ الجزائرية، ثم وهران عام 1509. وقد بذلت أسبانيا جهودا مضنية للاحتفاظ بمملكة تلمسان باعتبارها بوابة رئيسية نحو

الصحراء الكبرى وإفريقيا، وبالتالي التحكم في أهم طريق تجاري من الجنوب إلى الشمال، واحتكار التجارة في أهم السلع والبضائع التي كانت في السابق في عهدة المسلمين.

3- الدافع العسكري

تمثل في كثرة الهجومات الإسلامية على الشواطئ الأسبانية خصوصا بعد عمليات الطرد التي تعرض إليها مسلمو الأندلس، فقرر المسلمون في بلاد المغرب نصرة أشقائهم في الأندلس والانتقام لهم، هذا ما جعل أسبانيا تصر على الاستحواذ على الشمال الإفريقي لإيقاف تلك الهجومات التي أضعفت الاقتصاد الأسباني، وساهمت في تقهقر الأنشطة التجارية، بعد أن فضّل تجار جنوة ونابلولي، ومارسيليا وفالنسيا، أسواق وموانئ المغرب الإسلامي، بما فيها وهران والمرسى الكبير، وبخاصة بعد ظهور الصراع الفرنسي الأسباني في حوض البحر الأبيض المتوسط. وبعدها بوقت قصير ظهرت قوة إسلامية جديدة في حوض البحر الأبيض المتوسط تمثلت في الأتراك العثمانيون الذين أعلنوا استعدادهم للتصدي للزحف الأسباني على السواحل المغربية. لذلك أصرت أسبانيا على احتلال الجزائر.

الخاتمة

نفهم مما سبق، أن حقيقة التواجد الأسباني بالموانئ والمدن الجزائرية قد ارتبط بمخطط استعماري واسع النطاق، ذلك لأن الأمر لم يكن ليقتصر على حوض البحر الأبيض المتوسط، بل أن هذا

الأخير كان جزءا في برنامج أسبانيا لغزو الأقاليم والمواقع الإستراتيجية، ومع أنها كانت تتحكم في موقع استراتيجي مهم ألا وهو مضيق جبل طارق باعتباره بوابة المتوسط من الناحية الغربية، غير أنها لاحظت أن قربه من سواحل المغرب الإسلامي من شأنه أن يقلل من أهميته خاصة إذا ما برزت ببلاد المغرب سلطات سياسية قوية، لذلك سارعت اسبانيا إلى إحكام قبضتها على أهم النقاط القريبة من جبل طارق، ووقع الاختيار على المرسى الكبير ووهران بالجزائر، بالإضافة إلى مليلة في المغرب.

كما أن سيطرة أسبانيا على الموانئ الجزائرية سيكسبها ربحا اقتصاديا لعدة اعتبارات، أهمها أن الجزائر بمثابة همزة الوصل بين الصحراء الكبرى والجنوب الأوروبي، وبالتالي تتحكم في أهم الطرق البحرية والبرية التي تقصدها القوافل التجارية، سواء القادمة من أوروبا أو من بلاد السودان في الجنوب، فعلى سبيل المثال احتلال إسبانيا للمرسى الكبير جعلها على مقربة من أكبر الأسواق في بلاد المغرب في ذلك الوقت وهو سوق تلمسان. كما أن سيطرة أسبانيا على وهران والمرسى الكبير، سينعش الحركة التجارية في السواحل الجنوبية لأسبانيا التي عانت من هجومات مسلمي الشمال الإفريقي بعد سقوط غرناطة عام 1492، والتي هجرها تجار جنوة وفينيسيا ومرسيليا وفضلوا عليها موانئ ومدن المغرب الإسلامي بما فيها وهران.

في الأخير أن الحجة التي لازمت الأسبان منذ بداية نشاطهم الاستعماري والمتمثلة في حماية المسيحية ونشرها في كافة الربوع ماهي في الحقيقة إلا قناع تخفي به أطماعها الاقتصادية، فالمجازر والإرهاب الذي مارسه الأسبان في العالم الجديد ضد الهنود الحمر بمثابة البرهان على عدم صحة هذه الحجة.

النشاط البحري للأسطول الجزائري
خلال العهد العثماني

د. خير الدين شترة
قسم التاريخ – جامعة أدرار

الملخص

إن إشكالية هذا البحث تتمثل في ظروف نشأة الجهاد البحري الجزائري في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط بداية العصر الحديث، والخبايا التي أحاطت بقيامه من توفر سفن ومنشآت دفاعية لهذه العملية، والميادين التي نشطت من خلالها، وصولاً إلى الدور الذي لعبته في مختلف مجالات الدولة الجزائرية بعد نشأتها وكيفية تأثيرها في علاقات الجزائر مع محيطها الخارجي.

وذلك من خلال الإجابة على الأسئلة التالية :

- ماهي طبيعة النشاط البحري الجزائري(القرصنة) من المنظور الديني والسياسي والاقتصادي ؟
- ماهي أهم الظروف التي أحاطت بنشأة البحرية الجزائرية في العهد العثماني ؟
- كيف كانت تتم عمليتا التنظيم والتجهيز التي اتسم بها الأسطول الجزائري ؟
- ما مدى مساهمة النشاط البحري للأسطول في دعم قطاعات الدولة ؟ وإلى أي مدى حقق التوازن في علاقاتها الدولية ؟

مدخل : تعتبر القرصنة ظاهرة قديمة، مارستها الشعوب التي عاشت بمحاذاة البحر المتوسط لكنها اتخذت شكلاً آخر في القرن 16م لدخولها في إطار الحروب الصليبية التي بدأت في المشرق ثم انتقلت إلى الغرب الإسلامي، حيث سارعت إسبانيا والبرتغال في إطار حروب الاسترداد إلى غزو سواحل شمال أفريقيا، وكادتا أن تحققا أهدافهما لولا ظهور العثمانيين في الحوض الغربي للمتوسط مما أدى إلى نقل الصراع إلى البحر، وبذلك كانت الأساطيل البحرية هي سيدة الميدان في حسم ذلك الصراع.

وعليه فإن إشكالية هذا البحث تتمثل في ظروف نشأة الجهاد البحري الجزائري (المسمى بالقرصنة) في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط بداية العصر الحديث، والخبايا التي أحاطت بقيامه من توفر سفن ومنشآت دفاعية لهذه العملية، والميادين التي نشطت من خلالها وصولاً إلى الدور الذي لعبته في مختلف مجالات الدولة الجزائرية بعد نشأتها وكيفية تأثيرها في علاقات الجزائر مع محيطها الخارجي. وذلك من خلال الإجابة على الأسئلة التالية :

- ماهي طبيعة النشاط البحري الجزائري(القرصنة) من المنظور الديني والسياسي والاقتصادي ؟
- ماهي أهم الظروف التي أحاطت بنشأة البحرية الجزائرية في العهد العثماني ؟
- كيف كانت تتم عمليتا التنظيم والتجهيز التي اتسم بها الأسطول الجزائري ؟

- ما مدى مساهمة النشاط البحري للأسطول في دعم قطاعات الدولة ؟ وإلى أي مدى حقق التوازن في علاقاتها الدولية ؟

1/ طبيعة النشاط البحري الجزائري من المنظور الديني والسياسي والاقتصادي

شاع مصطلح القرصنة بين دول الحوض الغربي للبحر المتوسط، فلكل وجهة نظره انطلاقا من ايدولوجيته ومعتقداته. لذا كانت النتيجة تعدد التعاريف وتنوع التسميات لهذا المصطلح

فهي من الناحية اللغوية وعلى أرجح الآراء مشتقة من الكلمة الإيطالية (corsa) وتعني السباق، ومنها اشتقت كلمة التسابق، وهو الذي يقوم بفعل التسابق، واستعملت هذه الكلمة للتسابق البحري أي الهجوم والاعتداء على السفن أو سواحل الدول الأخرى في القرن الرابع عشر ميلادي[1].أما في اللغة الفرنسية فإن المصادر التي ترجع إلى القرن 15م تخلو من أي ذكر لكلمة قرصنة، فاستعملت كلمة Attaque التي تعني الهجوم، وكذلك Ecumeur بمعنى المهاجم أو القرصان، وهي مشتقة من الفعل Ecume وتعني الرغوة أو زبد البحر هذا في المعنى اللغوي أما حالياً فلها مرادف وهو Pirate بمعنى قرصان Piraterie بمعنى قرصنة.

أما القرصنة اصطلاحا ًفهي مأخوذة من الأثر الذي تتركه السفن خلفها في عرض البحر أثناء عبورها وهي عبارة عن الرغاوي

---

1 - بلقاسم عياش، قضايا التاريخ العثماني عند الباحثين الجزائريين منذ 1962، ماجستير في التاريخ، قسنطينة : جامعة الأمير، 2007، ص4

وتعني كذلك سفلة القوم، وفي كلتا الحالتين فإن هذا المعنى ينطبق على القراصنة، ولم تدخل كلمتا قرصنة وقرصان إلى اللغة الفرنسية إلا في القرن 16م[1].

وعموماً فإن ظاهرة القرصنة قديمة قدم التاريخ فهي تتألف عادة من النشاط الذي يعتمد على المصادفة، والتي تضيف ثروة مكملة لتلك الثروة الموجودة في مجتمع يحي دائماً في حدود إمكانياته، وكذلك هي حرب مشروعة تتم بواسطة بيان صريح للحرب أو ترخيص يتم بموجبه تجهيز سفينة حربية بجوازات سفر، ولجان وتعليمات في تلك الفترة[2]. كما يعرفها ابن خلدون بقوله : « شرع في ذلك أهل بجاية منذ ثلاثين سنة في جمع النفير والطائفة من غزاة البحر، ويصطنعون الأسطول ويتخيرون له الأبطال ثم يركبونه إلى سواحل الفرنجة وجزرهم على حين غفلة، فيخطفون ما قدروا عليه، ويصادمون ما يلقون من أساطيل الكفرة فيظفرون بها غالباً، ويعودون بالغنائم والسبي والأسرى، حتى امتلأت سواحل الثغور الغربية من بجاية بأسراهم، وتضج طرق البلد بصخب السلاسل والأغلال عندما ينشرون في حاجاتهم.»[3]

---

1 - جبار عبد الناصر، بنو حفص والقوى الصليبية في غرب البحر المتوسط، ماجستير، -غير مطبوعة- جامعة القاهرة، 1990، ص99

2 - كورين شوفالييه، الثلاثون سنة الأولى لقيام دولة مدينة الجزائر، تر.جمال حمانة، الجزائر : د.م.ج، 2007، ص49.

3- نورالدين عبد القادر، صفحات من تاريخ مدينة الجزائر، الجزائر : دار الحضارة، 2006، ص. (63-64)

وهذه المقولة من ابن خلدون تثبت بلا جدال معرفة السكان في تلك الفترة - ولربما قبلها بسنين- لظاهرة القرصنة وإن لم يسميها باسمها والتي يبدو أنها اصطلاحيا لم تعرف إلا بعد فترة من ذلك، كما اتضح لنا من المقال أنهم عرفوا نوعين من القرصنة هما : قرصنة بحرية وهدفها اصطياد السفن في البحر، والثانية هي مهاجمة المدن الساحلية على اعتبار أن هذه تعد نوعاً من أنواع القرصنة.

ويرى البعض أن القرصنة هي اللصوصية والنهب على مياه الأقاليم بعيداً عن سلطان الدولة، غير أن هذا التعريف لا يعبر بدقة عن مصطلح القرصنة فهي لا تعني دائماً اللصوصية لأن هذه الأخيرة تلفظ Piraterie أو Piracy، ويطلق على ممارسيها اسم لصوص البحر أو قطاع الطرق البحرية، ويقوم بهذا النوع من النشاط البحري مجموعات من اللصوص لحسابهم الخاص، وهم لا يفرقون بين السفن الصديقة أو العدو المسيحي أو المسلم[1]. فغرضهم الأول هو الحصول على الغنائم بصرف النظر عن هوية الضحية وهذا النوع يكاد ينفرد به القراصنة الأوروبيين.

ومن خلال التعريفات السابقة يتضح لنا أن القرصنة هي تلك الحملات التي شنتها دولة ضد دولة أخرى لأسباب عدائية بين الطرفين، بهدف إضعاف قدراتها القتالية وذلك عن طريق أخذ سفنها بما حوت. غير أن التعريف الذي وضعته دائرة التعارف لاروس يكاد يكون هو الأكثر إحاطة بعملية القرصنة، حيث جاء فيه : «

1- عبد الناصر جبار، المرجع السابق، ص100.

أن القوات التي تقوم بالقرصنة ليست قوات نظامية وإنما قوات خاصة مهمتها ملاحقة سفن عدو التجارية، وضربها دون الاعتماد على القوات البحرية النظامية التي لا تستخدم إلا في الحرب»، إذاً فالقرصنة هي نوع من الحرب المحدودة الغير معلنة، أو هي شكل بديل لحرب الأساطيل لا مناص منها في ظل الظروف التي كانت سائدة في تلك الفترة[1].

أما بالنسبة للمسلمين فقد اختلفت تعريفاتهم لهذا المصطلح، حيث أطلقوا عليه اسم الجهاد البحري، وكلمة الجهاد مأخوذة من كلمة الجهد وهو بذل الطاقة والمشقة في مقاتلة العدو ولا سيما إذا كان جهاداً حقيقياً من أجل وجه الله، وإعلاء كلمته ورفع راية الحق، ومحاربة الباطل، وإذا خرجت عن هذا المفهوم لا تسمى جهاداً[2]

لكن الدول الأوروبية اعتبرت ذلك العمل قرصنة، إذ سلطت أدبياتهم أضواء كثيرة على عمليات القرصنة التي كان يقوم بها الجزائريون، كونها كانت موجهة ضد السفن الأوروبية فسببوا الكثير من المتاعب لأوروبا المتوسطية وقد وصفهم "هايدو" بقوله : «...كان القراصنة يبحرون أثناء الشتاء والربيع ويطوفون في البحر من الشروق إلى الغروب ساخرين من سفننا التي كان بحارتها في ذلك الوقت يتسلون باللهو والقصف في الموانئ، وكان القراصنة

---

1 - الموسوعة العربية العالمية، مج18، ط2، الرياض : مؤسسة أعمال الموسوعة، 1999، ص 155.

2 - عبد العظيم بن بدوي، الوجيز في فقه السنة والكتاب العزيز، تق.صفوان نور الدين وآخرون، مصر : دار بن رجب، 2003، ص. (481-485)

يعرفون أن السفن المسيحية الثقيلة هذه التي لا تستطيع أن تحلم بمطاردة سفنهم الخفيفة، وأن تمنعهم من النهب والسرقة....»[1]ومن خلال هذا الوصف يُرجع "هايدو" تفوق السفن الجزائرية على السفن المسيحية إلى عدم مبالاة السفن الأوروبية، مما يعد تقليلاً من مكانة البحارة الجزائريين، ولقد بعض المؤرخين الأوروبيين أمثال "جورج مارسي" George Marcais واندري سايوس A Soyous....أن يشيروا إلى لأن المسلمين هم قراصنة ولصوص بحر، وهم الذين علموا القرصنة للأوروبيين وقد سبقوهم إليها، لكن الحقيقة والواقع عكس ذلك وهو ما ذهب إليه دوماس لاتري Demas Latrie من أن البادئ بها هم الأوروبيين وأن مسؤولية الجانب المسيحي عن النهب والسلب الذي تعرضت له الحياة البحرية أكبر بكثير من مسؤولية المسلمين، وهذا ما أكده أيضاً "ادوار كانط" عندما قال : « كان الهولنديون والانكليز وأناس من جميع الدول، أكثر شرهة ووحشية في قرصنتهم من الجزائريين، بحيث أصبح البحر الأبيض المتوسط بؤرة لقطاع البحر».[2]

كما أورد هذه المعاملة السيئة والوحشية المؤرخ "شارل أندري جوليان" من خلال تطرقه إلى الحديث عن معاملة الأسرى الأوروبيين والمسلمين الذين كانوا على متن سفن التجديف، بحيث يقول : «إذا كانت حياة الأسرى الأوروبيين المستعملين في تجديف السفن تثير

---

1 - محمد خير فارس، تاريخ الجزائر الحديث، ط2، بيروت : مكتبة دار الشرق، 1979، ص91

2 - عبد الناصر جبار، المرجع السابق، ص 107.

أكبر شفقة، فقد كان أسعد حظاً بكثير من الأسرى البربر الذين كانوا مستعملين في تجديف سفن ملك فرنسا، والذين كانوا يوسمون بالحديد المحمي ويمنعون من ممارسة شعائر دينهم».[1]

2/ ظروف نشأة البحرية الجزائرية

لقد وجدت فكرة الجهاد البحري تربة خصبة لتنمو وتترعرع في الحوض الغربي للبحر المتوسط فتبنتها الدول المغاربية وباركها المشايخ وساعدتها الظروف المحيطة بها سواء كانت دولية أو إقليمية.

1-2 الظروف الدولية : لقد اجتمعت عدة ظروف نذكر منها :

- ❖-لقد حسم العثمانيون الصراع بين المسيحيين والمسلمين في الحوض الشرقي للبحر المتوسط بعد سقوط القسطنطينية سنة 1453م على يد محمد الفاتح[2] وعجزوا عن استردادها فولوا وجههم نحو الغرب في الأندلس.
- ❖- سقوط غرناطة سنة 1492م آخر معاقل المسلمين في الأندلس مما أدى إلى طرد المسلمين منها وملاحقتهم إلى السواحل المغاربية من طرف الاسبانيين بناء على وصية الملكة"إيزابيلا" سنة 1504م التي

---

1 - مولود قاسم نايت بلقاسم، شخصية الجزائر الدولية وهيبتها العالمية قبل 1830، ج1، الجزائر : دار الأمة، 2007، ص.(74-75)

2- **السلطان محمد الثاني**، تولى الحكم بعد وفاة والده في 16 محرم 855هـ / 18 ابريل 1451م، وكان عمره 22 سنة، كان قويا، عادلا، طور الجيش والجهاز المالي للدولة وطور أسلحة الجيش، ومن أهم أعماله فتح القسطنطينية، ينظر، عبد اللطيف بوجلخة، الدولة العثمانية، (د، ط)، دار المعرفة : الجزائر، (2005)م، ص 15.

الحث على وجوب مواصلة اضطهاد المسلمين وغزو السواحل الإفريقية لفتحها بحسب نظرهم لذا صمم"فرديناند" على تنفيذ هذه الوصية[1].

❖-التنافس بين الدول الأوروبية وما انجر عنه من صراعات وتوترات تجلت في :

✓الصراع الاسباني والبرتغالي ضد مسلمي الأندلس المطرودين والمطاردين من جهة أخرى وكذلك ضد بلدان المغرب الإسلامي التي تؤويهم من جهة أخرى.

✓الصراع الفرنسي والاسباني المسيحي الكاثوليكي الذي تجلى في عهد" فرانسوا الأول" و"شارلكان" سنة 1556م من جهة ومن جهة أخرى الصراع مع الإمبراطورية الرومانية المقدسة[2].

✓تنافس اسبانيا وجرمانيا وكذلك هولندا وفرنسا وانجلترا فيما بعد على اكتساب المستعمرات والسيطرة على التجارة العالمية أثناء القرنين 17م و18م[3].

1- مبارك بن محمد الهلالي الميلي، تاريخ الجزائر في القديم والحديث، ج3، مكتبة النهضة الجزائرية : الجزائر (1964) م، ص 22.

2- بوعزيز (يحي)، مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، الجزائر : د.م.ج، 1999م، ص 236.

3- حنيفي هلايلي، " التنظيم العسكري للبحرية الجزائرية في العهد العثماني"، مجلة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، ع24، دار الهدى : عين مليلة 2007م، ص255.

❖- اختلال التوازن لصالح العالم المسيحي الذي جاء بعد مرحلة التفوق الإسلامي طيلة القرن11م وعقب التوازن الذي ساد القرون الثلاثة المتتالية أي القرن 12م و13م و14م، ثم النهضة الاقتصادية والعلمية المتسارعة التي عرفتها أوروبا في الوقت الذي بدا فيه العالم الإسلامي يعرف ركودا اقتصاديا وخمولا فكريا لم ينقذه من هذا الوضع المتدهور إلا ظهور العثمانيين على مسرح الأحداث الدولية وخصوصا في الحوض الغربي للبحر المتوسط بصفة خاصة والعالم الإسلامي بصفة عامة[1].

2- 2 الظروف الإقليمية

❖-الموقع الجغرافي الممتاز للجزائر وطبيعة سواحلها المفتوحة على أوروبا والمتحكمة في الحوض الغربي للبحر المتوسط على امتداد 1200كم، مما جعلها طيلة الفترة العثمانية محط أنظار وصراع بين دول ضفتيه الشمالية والجنوبية ومن أجل ذلك نقلت هاته الحرب إلى أرض العدو فكانت فكرة الجهاد ضرورة ملحة لا يمكن تأجيلها وتحقق ذلك إذ أن الأسطول الجزائري أصبح يجوب الحوض الغربي للمتوسط ويهاجم الاسبانيين والبرتغاليين في عقر دارهم[2].

1- ناصر الدين سعيدوني، الجزائر منطلقات وآفاق، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 2000م، ص. 191.

2- جمال قنان، قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، (د، ط)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد : الجزائر، (1994)م، ص. 34.

❖-الإيمان بحق الدفاع عن دار الإسلام بعد سقوط الأندلس وحلول الأسبان بالسواحل المغاربية مما جعل البحارة الأندلسيون يبحثون عن الاستقرار، والدفاع عن أنفسهم، فلجأوا إلى الجهاد بدافع ديني، أكثر منه اقتصادي خلال الفترة الأولى(1516-1546)م. فقد اشتهر هؤلاء الأندلسيون في أعمال القرصنة ومبادلة الأسرى والمشاركة الفعالة في تمويل مشاريع الجهاد البحري.وعمل الموريسكيون[1] على تنشيط هذه الحركة الجهادية والهجوم المتواصل على السواحل الاسبانية[2].

3- تكونت النواة الأولى للجهاد البحري من طرف الأندلسيين والتي ظلت غير منظمة ضد الأسبان والبرتغاليين حتى ظهور الأخوين بربروس[3] اللذان عملا على تنظيم الصفوف وتوجيهها نحو الهدف المشترك المتمثل في مهاجمة الصليبيين فاعتمدوا في البداية على أسلوب الكر والفر في البحر بسبب عدم قدرتهم على الدخول في حرب نظامية مباشرة ضد القوى المسيحية (الاسبان، البرتغال، فرسان القديس يوحنا)[4].

---

1 الموريسكيون : هم فئة جاءت إلى المغرب الأوسط في القرن 16م وكان لهم تأثير كبير في الجانب الثقافي، ينظر، رموم محفوظ، المرجع السابق، ص. 51.

2- علي محمد الصلابي، الدولة العثمانية عوامل النهضة وأسباب السقوط، ط2، دار المعرفة : لبنان، (2005)م، ص. 230.

3- **الأخوين بربروسة** : نقصد بهما عروج وأخوه خير الدين، وأصلهما من جزيرة مدللي وهي جزيرة يونانية، وأبوهما يعقوب، ولهما أخوين اسحاق والياس ذاع صيت عروج وأخيه في الحوض الغربي للمتوسط لإنقاذهم للأندلسيين، ينظر، مؤلف مجهول، غزوات عروج وخير الدين، تصحيح وتع : نور الدين عبد القادر، (د. ط)، المطبعة الثعالبية والمكتبة الأدبية : الجزائر، (1934)م، ص. 6.

4- ناصر الدين سعيدوني، المرجع السابق، ص. 191.

ومما سبق التطرق إليه في هذا الفصل نستنتج أن مصطلح القرصنة لم يظهر بهذا المفهوم إلا في القرن 16م، بحيث عرف في القرن 14م على أنه عبارة عن « عمليات تمثلت في هجومات واعتداءات على السفن الأخرى. فاختلف فيه الأوربيون ومسلموا شمال إفريقيا بحيث اعتبره الفريق الأول على أنه استيطان للبحر يعتمد فيه على المصادفة، جاء ليكمل الثروات الموجودة.أما الفريق الثاني فقد اعتبره نوع من الجهاد البحري، وهو حق مشروع ضد هجومات الفريق الأول المتكررة.

ومهما كان من تلك الآراء التي ذهب إنيها الطرفان، فإن ما قام به مسلمو شمال إفريقيا بوصول الأتراك العثمانيين إلى مسرح الأحداث في تلك الحقبة الزمنية جاء كرد فعل على التحرشات الاسبانية والبرتغالية على السواحل المغاربية ومن هنا كسب شرعيته والتي تمثلت في الدفاع عن العرض والمال والأرض، لكنها بمرور الوقت، واستقرار الأتراك العثمانيين بالمنطقة تحولت إلى عملية قرصنة بحتة، أنشأ لها أسطول يقوم بها بشكل منظم، وهذا ما سنتطرق إليه فيما سيأتي.

3/ سفن القرصنة الجزائرية خلال العهد العثماني

نتحدث في هذا المبحث عن الأسطول الجزائري الذي لطالما بث الرعب في قلوب أعدائه من خلال حضوره القوي في البحر، معتمدا في ذلك على تنظيمات دقيقة جعلت أعدائه يشيدون به بدءا من صناعة قطع سفن الأسطول إلى تجهيزه، وصولا إلى خروجه للقيام بعملياته ثم العودة إلى الوطن محملا بالغنائم.

3-1 أنواع سفن البحرية

قبل أن نبدأ الحديث عن أنواع السفن التي تكوّن منها الأسطول الجزائري في العهد العثماني، نشير أولا إلى مصدرها الذي أثار الكثير من الاختلاف.فقد ظهرت عدة اتجاهات حولها منها :

الاتجاه الأول : يرى أن صناعة سفن الأسطول الجزائري كانت من طرف سكان الجزائر الذين ساعدهم في ذلك مسيحيون أحرار وموالي.

أما الاتجاه الثاني : فيرجع فيه فضل ازدهار صناعة السفن إلى الأندلسيين [1] العارفين بالملاحة وفنونها وقد استقروا في شمال إفريقيا خلال موجة حروب الاسترداد وما بعدها.

أما الاتجاه الثالث : فنظرته قريبة من الاتجاه الأول، حيث يرى أن فضل ازدهار صناعة السفن بالبلاد الجزائرية يعود إلى الأوروبيين من الأسرى والأعلاج.

لكننا إذا تأملنا هذه الآراء فإننا نلاحظ أن الرأي الأول يبرز دور المسلمين في صناعة قطع الأسطول، ويضع الفئات الأخرى في مرتبة ثانوية. أما الرأي الثاني فيبرز دور الأندلسيين باعتبارهم طائفة مثقفة ومتحضرة لما عرف عنهم في الأندلس من تقدم حضاري مهملا

---

1 **الأندلسيون** : ينتسبون إلى الوندال، وهم أحد الشعوب الجرمانية المتبربرة التي استولت على اسبانيا عام 409م وسكنوا جهات غرناطة وجيان، فسميت باسمهم الأندلس ينظر، يحي بوعزيز، الموجز في تاريخ الجزائر القديمة والوسطى، ج1، (د- ط)، ديوان المطبوعات الجامعية : الجزائر، (2007)م، ص 24.

في ذلك دور المسلمين المغاربة والأوروبيين. أما الرأي الأخير فيرجع كل الفضل في صناعة سفن الأسطول الجزائري إلى الأوروبيين وذلك بواسطة الأسرى الذين أسروا أثناء عمليات القرصنة، ولم يهمش دور الأتراك البارز من خلال دور الأعلاج.

والحقيقة مهما اختلفت الآراء، فان صناعة سفن الأسطول قد ساهم الجميع فيها، لأن العثمانيين أمة عسكرية وضعت النواة الأولى لسفن الأسطول، كما لعب الأندلسيون دورا كبيرا فيه خاصة في صناعة المدافع[1] فجسد أسرى الأوروبيين هذه التقنيات في الميدان بالإضافة إلى فئات أخرى، فكان لكل نصيبه في بناء وتقوية الأسطول الجزائري.

<u>أولا</u> : كانت تلك السفن تصنع من الأخشاب التي جلبت من بجاية، أو من خلال السفن المسيحية التي يستحوذون عليها من خلال العمليات البحرية بعد تفكيكها حتى ولو كانت جديدة لاعتقادهم أن استخدامها في الغزو كما هي سيلحق بهم مصيبة، وحتى الملوك كانوا يمنعونهم من استعمالها وهي جاهزة[2].

---

1 عبد المجيد قدور، هجرة الأندلسيين إلى المغرب الأوسط ونتائجها الحضارية خلال القرن (16 و17)م / 10-11 هـ رسالة ماجستير، تاريخ إسلامي، محمد أمين محمود يدوي، جامعة الأمير عبد القادر : قسنطينة، ص. (325 – 326).

2 جمال قنان، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث (1500 – 1830)، (د. ط)، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، (1987)م، ص 109.

وكان القادة الجزائريون يسهرون على استغلال هذه الإمكانيات، خاصة منها مادة الخشب لصنع الزوارق السريعة التي تستعمل في الهجوم بما يستلزم مراعاة الدقة في الصنع[1].

وثانيا : كانت تجلب الأخشاب عن طريق الاتفاق مع المقرانيين[2] منذ سنة 1702م، وهذا الاتفاق نص على أن يقوم المقرانيون بتوفير الأخشاب مقابل الحصول على أراضي زراعية، وعلى اثر ذلك أنشأت مصلحة خاصة لهذه الأخشاب علرفت بالكراستة[3]، وكان مقرها في البداية بجاية ثم جيجل والقل، وكانت أجود أنواع الخشب تلك الموجودة في بني فوغال غرب جيجل وتسمى الزان[4]، أما بالنسبة للحبال والأحزمة والأشرعة، فحصلوا عليها عن طريق الاتفاق مع الأقاليم الهولندية، كما أن اليهود كانوا يجلبونها من القورنة وطنجة[5]، وأثناء صناعة هذه المراكب كان صانعوها يراعون

---

1 Moulay belhamissi, Marine et marins d'Alger, (1518 – 1830) Tom II, (Face à – l'Europe), Biliothéque Nationale d'Algeie : Alger ; (1996), p63.

2 **المقرانيين** : ينتسبون إلى فاطمة الزهراء بنت الرسول صلى الله عليه وسلم، ويذكرون أن أجدادهم من قبائل عياض هاجروا إلى إقليم المغرب العربي في القرن 11م، واستوطنوا بجبال قلعة بني حماد، وتفرعوا إلى عدة قبائل، ينظر، بسام العسلي، محمد المقراني وثورة 1871 الجزائرية، ط3، دار النفائس : الجزائر، (1990)م، ص 120.

3 تعني الألواح وغيرها من القطع الخشبية باللغة التركية.

4 صالح عباد، الجزائر خلال العهد التركي (1514 – 1830)، ط2، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع : الجزائر، (2007)م، ص 322.

5- طنجة : تحيط بها مدن وقرى للبربر كثيرة، ومدينتها الكبرى فاس، ينظر، لابن إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي الاصطخري، المسالك والممالك، تح، محمد جابر عبد العالي الحني، مر، محمد شفيق غربال، وزارة الثقافة والإرشاد : سوريا، 1961م، ص 34.

بالدرجة الأولى ويهتمون بسرعتها وخفتها وهذا لضمان تأدية مهمتها[1]، ويمكننا إبراز أنواع هذه السفن عبر فترات التواجد العثماني في الجزائر.

أولا : إن الأسطول الجزائري من الفترة الأولى(1529)م كان يتكون من ثمانية عشر غليوطة، بالإضافة إلى عدد من السفن الأصغر حجما.[2]

وبصفة عامة في القرن 16م أشار صاحب كتاب الغزوات إلى وجود نوع الفرقاطات FREGATE وهي عبارة عن سفينة ضخمة وكبيرة ذات ثلاث صواري، وتسير بالمجاديف وتستعمل للمسافات الطويلة، وللحروب الشديدة تحمل عددا كبيرا من المدافع والعتاد الحربي، والعشاريات والغلياطات GALOITTE وهي سفينة مجدافية تستعمل للمسافات القصيرة على السواحل، بالإضافة إلى الجنان.[3]

ثانيا : في القرن 17م أضيف إلى هذه السفن البركانتي BOGANTIN وهو يشبه القلعة المدفوعة بالمجاديف الذي تواصل استعماله في البحرية حتى نهاية القرن 18م، والبرتون الذي عرفته الجزائر بفضل المهاجرين الأندلسيين الذين طردوا في عهد الملك الاسباني فيليب الثالث 1609م.

---

1 -Moulay belhamissi, OPCIT, p63.

2- جون ب.وولف، الجزائر وأوروبا، تر.أبو القاسم سعد الله، الجزائر : م.و.ك، 1995، ص 180.

3- حنيفي هلايلي، "المرجع السابق، ص 265.

بالإضافة إلى السفن المستديرة والمدفوعة بالشراع كالشختورة والتي تم تطويرها بأوروبا منذ سنة 1600م.[1]

ثالثا : في مستهل القرن 18م ومطلع القرن 19م فإن الأرشيفات القنصلية الفرنسية قدمت لنا أنواعا من السفن المستخدمة في الأسطول الجزائري منذ سنة 1700م إلى سنة 1830م.

فتمثلت في الشطيات والصنادل GABARRE والشينيات GALERE ونصف الشينيات D.GALERE والأغربة والفرقاطات والغليوطات والشالوبات CHELOUPE والبولاكو POLACRE.[2]

كما أن الشريف احمد الزهار اورد أنواعا أخرى من سفن الأسطول الجزائري في مذكراته وهي متمثلة في : البركنتي ويحمل 24مدفعا ، والكرايك واللكطاط، بالإضافة إلى الزوارق الصغار من غير مدافع تدعى بالفشكايف والبلاندرة التي تحمل 24مدفعا والكرابيط والشطية وكذلك البلاكرة والسكونة والزنبطوط وهي سفن حربية خفيفة وسريعة يستعملها لصوص البحر اليونانيون، وقد غنمها منهم الجزائريون.بالإضافة إلى الفيجوا وهي عبارة عن سفن صغيرة الحجم من جنس بلاكروز.[3]

1- المرجع نفسه، ص 266.

2- درياس لخضر، المدفعية الجزائرية في العهد العثماني، ط1، دار الحضارة للطباعة والنشر والتوزيع : الجزائر، (2007)م، ص. (223 – 229).

3- أحمد الشريف الزهار، مذكرات الحاج احمد الشريف الزهار (نقيب أشراف الجزائر)، تح، احمد توفيق المدني، ط2، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع الجزائر، (1980)م ص- ص (25-33-154).

رابعا : ان عدد السفن اوردتها المصادر الأوروبية المعاصرة في شكل إحصائيات على سنوات مختلفة[1] والجدول الآتي يوضح ذلك :

السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن
1724	[illegible]سفينة	1815	30سفينة
1734	14سفينة	1822	12سفينة
1760	60سفينة	1825	14سفينة
1799	12سفينة	1830	15سفينة

هذا الجدول يوضح لنا أن عدد سفن الأسطول الجزائري في أوائل القرن 18م عرفت نوعا من الانتعاش لكن بعد مؤتمر فيينا سنة 1815م بدأ يتراجع هذا التعداد كنتيجة لحملة أكسموث الشهيرة سنة 1816م والتي دمرت البنية التحتية للأسطول ثم أعيد تكوينه بعد ذلك بصفة جزئية بلغت اقصى حد لها سنة 1825م قبيل الحصار الذي فرضته فرنسا على الجزائر والذي دام ثلاث سنوات، وهناك إحصائيات أخرى لقطع الأسطول الجزائري حينذاك من سفن ومدافع وعدد من الرجال في كل سفينة عبر سنوات مختلفة يمكننا إبرازها من خلال الجداول الآتية :

1 حنيفي هلايلي، المرجع السابق، ص 270.

جدول يعود لسنة1681م، حسب ما أورده المبعوث الفرنسي "هاييت" من تقارير حول القوات البحرية لمدينة الجزائر :

عدد الجنود	عدد قطع المدافع	اسم القائد	اسم السفينة
400	36	غالي رايس اميرال	الوردة
380	34	مصطفى رايس	الحصان الأبيض
380	32	غالي رايس	الجانوي
250	22	/	فرقاطة
320	30	/	البسطانجي
300	24	رجب رايس	السبكانيي
300	26	/	الأسد الأحمر
340	34	/	الجوهرة
340	34	/	القنوس
320	30	يوسف رايس	البولوني
400	32	/	سفينة جديدة
320	30	/	النجوم السبعة
300	28	/	الوردة الصغيرة
300	30	/	مدينة الجزائر
380	34	مصطفى رايس	الحصان الذهبي
400	34	غالي رايس	الاسد الذهبي

أما الجدول التالي فهو لسنة 1753م.[1] :

اسم السفينة	عدد المدافع	عدد المنجنيق	الجهة التابعة لها	اسم الرايس
الغزالة	52		البايليك	موسى رايس
الأسد الأبيض	40		خواص	علي رايس
غراب	22		خزندار	حاج علي رايس
الشباك الأول	24	16	البايليك	الحاج مبارك
الشباك الخامس	16		باي تيطري	طبال اسماعيل
الشباك العاشر	12		ابراهيم خوجة	سليمان رايس
غليوطة واحدة من 12صفوف من المقاعد	2	6	البايليك	
غليوطة واحدة من 8صفوف من المقاعد		4	البايليك	
غليوطة واحدة من 11صفا من المقاعد		4	البايليك	

1 جمال قنان، نصوص ووثائق، المرجع السابق، ص. (107 – 192).

وهذا جدول يعود إلى سنة1805م :

نوع السفينة	عددها	عدد مدافعها
الفرقاطة	2	44-46مدفعا
كروفات	1	34مدفعا
شباك[1]	6	18مدفعا
غليوطة	2	16مدفعا
غالية	1	03مدافع
غليوطة	2	03مدافع
شالوب(زورق)	144	01مدفعا

هذا الجدول يوضح لنا تنوع السفن في الأسطول الجزائري بالرغم من أن عددها كان قليلا.وإما بالنسبة للمدافع فتوضع في السفن على حسب الأهمية.

كما تجدر الإشارة بنا إلى مورد آخر ساهم في زيادة عدد قطع الأسطول وهي "الغنائم" بحيث أصبحت الترسانة الجزائرية سنة1724م تتكون من السفن الآتية[2] :

1 **شباك** : سفينة عربية الأصل ذات ثلاث صواري.

2 حنيفي هلايلي، المرجع السابق، ص. (271 – 272).

الجدول الآتي يوضح مساهمة الغنائم في الأسطول والتي قدرت ب51% :

عدد السفن	عدد المدافع	مكان الصنع	عدد السفن	عدد المدافع	مكان الصنع
1	52	سفن مصنوعة في الجزائر	1	26	سفن مصنوعة في ايطاليا
1	50		1	10	
3	44		1	14	
1	40				
2	38				
4	32				
1	26	سفن مصنوعة في هولندا	1	14	سفن مصنوعة في اسبانيا
1	26				
1	22				
1	16				
1	14				
1	22	سفن مصنوعة في انجلترا	1	10	سفن مصنوعة في البرتغال
1	16				
1	12				

وحتى الإتاوات العينية التي تدفعها البلدان الأوربية مقابل السلم شكلت موردا آخر للأسطول فكانت هولندا تدفع سنويا 10.000 ليرة مع الألواح والأخشاب والبارود والقنابل والمدافع والحبال.وكانت الدانمارك والسويد تقدمان الخشب أما انجلترا فكانت تدفع مواد صغيرة متعلقة بالسفن وتجهيزاتها وفرنسا كانت تدفع الحبال والبارود.[1]. أما الدول الأوروبية الأخرى فكانت تقدم المدافع والبارود والذخيرة والحديد الصلب وهذه الإتاوات كانت تتماشى مع فترات السلم والحرب.[2]

---

1 Venture de paradis, Alger aux VIII eme Siècle, tom2, Editions Bouslama : Tunis, p(40-44).

2 كورين شوفالييه، المرجع السابق، ص. (51-52).

ومما سبق ذكره نستنتج أن الأسطول الجزائري كان متنوع من حيث الأشكال والنوعية للمعدات التي تعكس مستوى تقني عال، وخبرة لا توجد في الحياة المتوسطة في تلك الحقبة من الزمن، وهذا نابع من النظام الصارم، والتجهيز الدقيق اللذان مكناها من تبوء ه المكانة المرموقة في الحوض الغربي للبحر المتوسط وهذا ما سنتطرق إليه في المبحث الموالي.

3- 2 : نظام التجهيز وكيفية العمل

تولدت فكرة تنظيم وتجهيز السفن، للضرورة الملحة اتجاه الاعتداءات الاسبانية على السواحل المغاربية لذلك وجب إخضاعها إلى تنظيم دقيق ومحكم، وتجهيزها للقيام بعملها في البحر.فكان لابد أن تتسم مثل هذه الاستعدادات بالحيطة والحذر ولاسيما أن العدو أثبت جدارته وقدراته في البحر.

أولا : <u>في مجال التنظيم</u> : كان لابد لقادة السفن الحربية الاعتناء بسفنهم، لأنهم يعتبرونها الآلات الحقيقية للعمل فيقومون بتفقدها من حيث النظافة والنظام والترتيب.فكانت هذه السفن كلها صغيرة السعة تعتمد على السرعة والخفة، وانضباط المجدفين القاسي، فكانوا يربطون في أماكنهم ولا يتحركون أثناء عملية التجديف.وهذه المقولة توضح ذلك : «...كانوا لا يسمحون لأي شخص ولو كان الباشا نفسه أن يغير مكانه أو أن يتحرك من المكان الذي يكونون فيه...» [1]وهذا يدل على الصرامة والدقة في هذه العملية وهو

---

1 محمد خير فارس، المرجع السابق، ص 91.

ما يبين الأهمية البالغة لها، لأن أي خطأ قد يكلف قائد السفينة الكثير أثناء المعارك، وأثناء القتال فإن عملية الهجوم تأتي أولا ثم يليها الالتحام بالسلاح الأبيض وهذا هو النظام المعمول به، وبعد العودة يتم تفحص السفن بعناية فائقة، وتشحذ السيوف ثم يتم تلحيمها من جديد وكانت عملية القرصنة لا تدوم أكثر من 50يوما، ونادراً ما كانت تصل إلى هذه المدة، كما أنهم كانوا لا يخرجون في فصل الشتاء للعمليات البحرية إلا نادراً فيضطرون إلى استغلال هذه الفترة في إصلاح السفن وتفقدها.[1] حيث كانت السفن تجرد من جميع تجهيزاتها ومعداتها في الميناء وحتى ثقل الموازنة الذي يتكون من الأحجار والرمال تنزع من ظهر كل سفينة وتوضع في المخزن التابع لها، ولا يسمح لأي سفينة أخرى باستعماله ولا يبقى على ظهرها سوى السارية والخشبة التي تشد إلى السارية لتثبيت الأشرعة أما السفينة فإنها ترسو بالرأس والمؤخرة، كما أن السفن الصغيرة تشد حبالها قريبة من السفن الحربية الكبيرة والمخازن الحديثة البناء، وهذا الميناء كان يحرسه باستمرار سفينتان كبيرتان تسيران بالمجاديف، وعلى متن كل واحدة منها21 بحارا مهمتهما منع العبيد من الفرار بالسفن ومنع قوارب الصيد من الدخول إلى المرفأ.[2]

---

1 كورين شوفالييه، المرجع السابق، ص 52.

2 جيمس ليندر كاثكارات، مذكرات أسير الداي كاثكارات (قنصل أمريكا في المغرب)، تر، إسماعيل العربي، (د، ط)، الجزائر : د.م.ج، 1982م، ص 77.

لقد أجمع المؤرخون الأوروبيون والأمريكيون على أن البحرية الجزائرية كانت منظمة أحسن تنظيم، زيادة على شجاعة قادتها. ومن بين المؤرخين الذين أشادوا بذلك المؤرخ الفرنسي "دوغرامون" الذي قال: «لقد أخذت جرأة الرياس الجزائريين تتطور وتزداد باطراد. وهكذا حجزوا على عباب المحيط الأطلسي، والسفن الاسبانية المسلحة تسليحا ثقيلا والمحملة بالذهب والفضة والبضائع الفاخرة، وهي راجعة من أمريكا اللاتينية كما فاجؤوا أكثر من مرة سكان شواطئ خليج غسكونيا، وسواحل المنشى وبحارة الانجليز..» ونستنتج من هذا القول أن المؤرخ الفرنسي اعترف بقدرة البحارة الجزائريين على الزحف لأقصى شمال أوروبا وأشاد بالتفوق البحري للأسطول الجزائري رغم الإمكانيات الكبيرة للأساطيل الأوروبية وهذا نابع من قوة التنظيم المحكم الذي خضعت له هذه السفن مما مكنها من السيطرة على الحوض المتوسطي والمحيط الأطلسي، وكذلك نجد المؤرخ الفرنسي "هانري غاروا" يشيد بذلك فيقول: "إن القرصنة الإسلامية المنظمة في البدء كانت كدفاع مشروع للرد على الفرسان النصارى الذين ظلوا يتصرفون تصرفات الحروب الصليبية وقد تحولت في مملكة الجزائر إلى مؤسسة دائمة وريعها يصب في ميزانية الدولة..."[1] ويرجع المؤرخ الفرنسي هذا التنظيم وعملية القرصنة للظروف التي فرضت على المنطقة.

---

1 مولود قاسم نايت بلقاسم، شخصية الجزائر الدولية وهيبتها العالمية قبل 1830، ج1، الجزائر: دار الأمة، 2007، ص. (70- 71).

ثانيا : أما في مجال التجهيز : فقد اتبعوا أسلوبا مشابها لأسلوب التنظيم السالف الذكر حيث كان تجهيز السفن الصغيرة يشبه السفن الاسبانية في وهران لأن هذه الأخيرة تعتبر مكان تمركز التجار وهذه السفن كانت من النوع الذي له أشرعة بالإضافة إلى أخرى ذات تسليح[1] حيث تبدأ عملية التجهيز عندما يصدر الداي أمرا لوكيل الحرج[2] بتجهيز الأسطول بحيث يبدأ بفرض حظر على السفن التجارية التي في الميناء لكي لا تغادره ثم يحبس العبيد حتى الغسق وبعده يعين لكل سفينة خبير في معاينة الأشرعة وإصلاحها ويساعده في ذلك ثلاثة من البحارة أو أكثر أحيانا.

وبعد ذلك تفتح الأشرعة من طرف العبيد بعد أن كانوا قد وضعوا حاجيات السفينة من مؤن وذخيرة ثم يرفعون علم الداي وأعلام كبار شيوخ الطرق بالإضافة إلى أعلام الدول التي هي في حرب مع الجزائر وكذلك الدولة التي خرج الأسطول للبحث عن سفنها.[3] وقبل ذلك فإنه كان يقام للبحارة احتفال ديني لرفع المعنويات ترافقه مأدبة مكونة من الكسكس ولحم الخروف مع دق الطبول وعزف المزامير.

---

1 حسن بن محمد الوزان الفاسي (ليون الأفريقي)، وصف افريقيا، ج1، ترن محمد حجي ومحمد الأخضر، ط2، بيروت : دار الغرب الإسلامي : (1983)م، ص 30.

2 **وكيل الحرج** : هو مسؤول عن النشاط البحري وتقسيم غنائم البحر، ويمتد نشاطه في بعض الأحيان ليشمل الشؤون الخارجية، مما يعطيه صلاحيات وزير البحرية والخارجية، ينظر، نصر الدين سعيدوني، موظفو الدولة الجزائرية في القرن 19، (د، ط)، وزارة الثقافة والسياحة، (1984)م، ص. (27- 28).

3 جيمس ليندر كاثكارات، المصدر السابق، ص. (78-79).

وبعد كل هذه الاستعدادات النفسية والمادية يأتي كاتب رئيس السفينة فيقوم بتسجيل أسماء المتطوعين الذين سيبحرون معه وتطلق المدافع عدة طلقات إيذانا على أن الأسطول مستعد للرحيل ويطلب من كل بحار أن يلتحق بالسفينة مزود بسلاحه الذي هو نفقته الخاصة المتمثل في البندقية والمسدس.[1] ثم يأتي المرابط لقراءة الفاتحة والدعاء للسفينة بتحقيق النجاح في عملياتها ضد العدو وبعد هذا الدعاء يقوم العبيد بحل سلاسل الرسو ويسير قبطان الميناء[2] ومساعديه في مقدمة السفينة لإرشادها حتى تخرج من الميناء وتدخل عرض البحر وكانت عند مرورها بقبة أحد الأولياء الصالحين تطلق عدة طلقات بالمدافع للتحية ثم تواصل سيرها. وكان هؤلاء الرياس يجهلون فن الملاحة فهم يعرفون فقط أن الساحل الاسباني يقع في الشمال والساحل الإفريقي يقع في الجنوب وكانت قمم الجبال هي بوصلتهم التي تقودهم في السير وتساعدهم على بلوغ الهدف.[3]

وبعد خروج السفينة وابتعادها عن الميناء يقوم العبيد بجمع السلاسل والحبال التابعة لها ووضعها في مخزنها انتظارا لعودتها.[4] لقد

---

1 عمار عمورة، الجزائر بوابة التاريخ من قبل التاريخ الى 1962، ج1، دار المعرفة : الجزائر، (2006)م، ص. (56 – 57).

2 القبطان أو القبودان كما أطلقها عليه العثمانيين، وهي لفظ فارسي الأصل معناها أمير البحر، وتطلق على قائد الأسطول يأتي في الرتبة الثانية بعد الصدر الأعظم وأعلى مرتبة من الوزراء، ينظر، عبد اللطيف بوجلخة، الدولة العثمانية، (دن ط)، دار المعرفة : الجزائر، (2005)م، ص 121.

3 حمدان بن عثمان خوجة، المرآة، تق وتع وتح، محمد العربي الزبيري، ط2، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع الجزائر، (1982)م، ص 117.

4 جيمس ليندر كاثكارات، المصدر السابق، ص 79.

كانت عمليتي التنظيم والتجهيز معقدتين للغاية لكن البحارة سرعان ما اعتادوا على هذا النظام وحافظوا عليه لسنوات طويلة واستطاعوا من خلاله السيطرة على البحر المتوسط.

4/ ميادين القرصنة للأسطول الجزائري

سنتحدث في هذا المبحث عن ميادين عمل الأسطول الجزائري، ولكن قبل أن نخوض في غمار هذه الميادين يجدر بنا التطرق إلى الرجال الذين قادوا هذا العمل الجبار فقد وصفهم "التمجروتي"(لبن الحسن سيدي علي بن المعظم أبي عبد الله سيدي محمد الجزولي)في كتابه"النفحة المسكية في السفارة التركية" «بأنهم تميزوا بالشجاعة وقوة الجأش والبصيرة في البحر يقهرون النصارى في بلادهم فهم أفضل من رياس القسطنطينية بكثير وأعظم هيئة وأكثر رعبا في قلوب العدو».[1]

من خلال هذه الشهادة يتضح لنا قوة شخصية هذه الطائفة التي حكمت الجزائر بقبضة من حديد وهذا راجع لمعرفتهم بكيفية التأقلم مع هذه الظروف وتسييرها لصالحهم حتى أنهم ضاهوا رياس القسطنطينية.

وبدأت نواة هذا الأسطول على يد الأخوين عروج وخير الدين، لتتطور وتتفاعل مع الظروف، وتصبح القوة الضاربة للدولة الجزائرية بصفة خاصة ولشمال إفريقيا بصفة عامة. حيث ورد في صفحات

---

1 مولاي بلحميسي، الجزائر من خلال الرحلات المغاربية في العهد العثماني، ط2، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع : الجزائر، (1981)م، ص 57.

التاريخ ذكر لأسماء كثيرة لمعت في هذا المجال لاتسعنا هذه الصفحات القليلة لسردها فنكتفي بأشهرهم.

خير الدين : قال فيه الأمير شكيب أرسلان أنه إذا كان "اندري دوريا" أمير الأساطيل المسيحية فإن خير الدين يعد أمير الأساطيل الإسلامية[1] حيث ذاع صيته في البحر المتوسط اثر إنقاذه لمسلمي الأندلس فدخل في خدمة السلطان العثماني سليم الأول (1512-1520)م للحصول على الدعم وأطلق عليه اسم "بكلربك"واستدعى لقيادة الأسطول العثماني في القسطنطينية في أكتوبر 1532م وحقق عدة انتصارات هناك وكانت وفاته سنة1541م.[2]

حسن آغا الطوشي : خلف خير الدين في منصب البيلربك، وعمل على قهر القراصنة الأوروبيين وتوطيد الأمن ووضع أسس الدولة كما حاول جمع أطراف البلاد حول السلطة المركزية حيث أخضع في عهده مدينة مستغانم واستولى على عاصمة الزاب وملحقاتها في الجنوب الشرقي فصار مثالا للبطولة والتضحية في سبيل الدفاع عن بلاد الإسلام في شمال إفريقيا وتوفي سنة1544م.[3]

---

1 شكيب أرسلان، تاريخ الدولة العثمانية، تح، حسن السماحي سويدان، ط1، دار ابن كثير : دمشق، (2001)م، ص 156.

2 وديع أبو زيدون، تاريخ الامبراطورية العثمانية من التأسيس الى السقوط، ط1، دار الأهلية : الأردن، (2003)م، ص 118.

3 عيسى الحسن، تاريخ العرب من بداية الحروب الصليبية الى نهاية الدولة العثمانية، ط1، دار الأهلية : الأردن، (2008)م، ص 522.

صالح رايس : كان أحد أولئك الأفذاذ الذين صاحبوا عروج وخير الدين في عملياتهم.امتاز بقيادته الحكيمة في البحر وسياسته الخارجية والداخلية فالأولى تمثلت في : إبعاد الأسبان نهائيا عن الأراضي الجزائرية ووضع حد فاصل لمشاغبات الدولة المغربية السعدية وإعلان الجهاد. أما الثانية فتمثلت في : إدخال بقية أجزاء الصحراء الجزائرية تحت حكم السلطة المركزية بالجزائر العاصمة. توفي بمرض الطاعون سنة1556م.[1]

مراد رايس : عرف باسم MORATO ARRAES خدم تحت سلطة أكبر الرياس "كقارة علي"و "علج علي" ثم أسر من طرف القائد العسكري الصقلي"دوق بترانوفا" وتمكن من الفرار ودخل إلى التاريخ بأسره لسفينة بابوية في المحيط الأطلسي (جزر الكناري) جعلته عظيما في أعين الجزائريين فلُقب بالكبير لأنه أول من دخل إلى المحيط الأطلسي في القرن 16م.[2]

الرايس حميدو بن علي : (1765-1815)م لقد وصفه لنا "اسماعيل سرهنك باشا" في كتابه "حقائق الإخبار عن دول البحار" بقوله : «لقد كان على جانب كبير من الجرأة والإقدام حتى أنه كثير ما كانت العائلات الاسبانية تخوّف أولادها بذكره».يرجع أصله إلى أسرة جزائرية منحدرة من أصل أندلسي بدأ عمله في هذا

---

1 أحمد توفيق المدني، حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر واسبانيا (1492 – 1792)، ط،ن دار البصائر : الجزائر، (2007)م، ص 317.

2 أبو القاسم سعد الله، "رياس البحر"، مجلة الدراسات التاريخية، ع03، جامعة الجزائر : الجزائر، (1987)م، ص 60.

المجال في الساحل الوهراني[1] فنال إعجاب الداي حسن بن حسين(1792-1798)م فأسند إليه رئاسة مركب ضخم يعرف بالشبك ومن هنا زادت شهرته وقوته حتى قال فيه"وليم شيلر w-shaler القنصل الأمريكي بالجزائر (1818-1824)م"عن الرايس حميدو" : «كان من الوطنيين الجزائريين القلائل الذين تقلدوا هذا المنصب لذكائه الخارق وشجاعته الفائقة»وتوفي سنة1815م.[2] وأمثال هؤلاء كثيرون كـ "درغوث باشا"و"علج علي"و"سنان باشا" منقذ تونس وغيرهم، لقد كان هؤلاء الرياس في البداية من الأتراك الذين جاءوا مع "عروج"و"خيرالدين" ولكن الدائرة اتسعت لتشمل الأعلاج وبعض الأوروبيين الذين كانوا في الغالب من المتمردين على دولهم أو من المرتزقة.

أما ميادين عمل سفن القرصنة فلقد عملت في الحوض الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي فكانت مساراتها في هاتين الواجهتين على النحو الآتي :

أولا : البحر الأبيض المتوسط

سلكت سفن القرصنة الجزائرية في الحوض الغربي للمتوسط عند خروجها من الجزائر الاتجاه الشرقي المحاذي لشواطئ البلاد البربرية حتى أعالي جزر الأرخبيل ومملكة كاندي وعندها

---

1 عبد الرحمان محمد الجيلالي، تاريخ الجزائر العام، ج3، دار الثقافة : لبنان، (1980)م، ص 582.

2 البيردوفال، الرايس حميدو، تر، محمد العربي الزبيري، (د، ط)، المؤسسة الجزائرية للطباعة : الجزائر (1972)م، ص 27.

ينزلون في بحار صقلية وخليج البندقية ثم يعودون إلى بحر بولي وشيا وصولا إلى جنوة والقورنة وبروفانس وجزر كورسيكا وسردينيا ومايوركا وميتروكا ومنها العودة إلى الجزائر، وتقوم بهذا العمل في العادة سفينتان لكن في البداية كانت تقوم به أربعة سفن، وكانت تدوم هذه العملية 50يوما[1] وفي هذا الحوض قد غنم الجزائريون غنائم كثيرة يمكننا إحصائها عبر هذه السنوات الآتية :

في عام 1609م تم حجز سفينة اسبانية عليها عشرة رهبان، ثم تواصلت الغنائم في سنوات متتالية من نفس السنة لتطال ثمانية مراكب بحرية أوروبية حيث ذكر القنصل الفرنسي أنه مابين سنتي 1613-1621م استولى الجزائريون على936 وحدة أي سفينة، وفي سنة 1635م تمكن أحد رياس البحر الجزائريين من أسر الغليون النابولي الكبير وعليه حمولة من القمح وعشرة آلاف زوج من جوارب الحرير وعشرون كيسا من خيوط الذهب و76مدفعا و130رجلا كل هذه الغنائم أخذت إلى الجزائر.

وفيما بين سنة 1650م إلى سنة 1651م تمكنوا من الاستيلاء على مراكب كانت محملة بالأموال والأمتعة ولم تتمكن المدافع الأوروبية حيال ذلك من صدهم أو منعهم، ومن سنة 1737م إلى سنة 1799م قام الجزائريون بتجهيز 1008 مركبا بحريا للحرب ضد القراصنة الأوروبيين كرد فعل على الحملات التي شُنت على السواحل المغاربية، فغنموا من هذه الحروب أربعة مراكب فرنسية

---

1 جمال قنان، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص 77.

و10مراكب سردينية و08 نابولية و03 يونانية محملة بالقمح[1] وفي سنة 1813م استطاع الرايس حميدو أن يغنم من المراكب اليونانية 20 مركبا مشحون بالقمح والسلع المختلفة بالإضافة إلى سفينة حربية 44 مدفعا من البرتغال أطلق عليها اسم البرتغالية[2].

نلاحظ أن كل هذه العمليات البحرية التي شهدها البحر المتوسط كانت عمليات قرصنة بحتة من الجانبين الجزائري والأوروبي فاتخذت طابع الأخذ والرد بين الجانبين كما سيرتها المصالح الاقتصادية أيضاً، كما أن الأسطول الجزائري لم يكن مستأثر بممارسة القرصنة وحده ولكن شهرته جاءت من تفوقه على الدول الأوروبية في هذا المجال.

ثانيا : المحيط الأطلسي

للوصول إلى المحيط الأطلسي سلك الأسطول الجزائري الطريق الذي يتجه إلى برشلونة وفلانس واليكانت وملاقة فكان هذا الطريق مخصص للاستطلاع وللوصول إلى مضايق أعالي قادش وطنجة وتقوم بهذه العملية مابين ستة إلى ثمانية سفن وهذا راجع لوعورة المنطقة، وتنقسم هذه السفن إلى قسمين : قسم مهمته التجول على طول السواحل الاسبانية والبرتغالية فيبدأ من رأس سان فاسان إلى رأس فينستير، وقسم يُبحر في المياه العالية لمطاردة السفن التي

---

1 يحي بوعزيز، الموجز في تاريخ الجزائر القديمة والوسطى والحديثة، ج2، بيروت : دار النفائس، 1986، ص. (185-189).

2 عبد الرحمان الجيلالي، المرجع السابق، ص 584.

يصادفونها في هذا الوقت، وكانت هذه العمليات لا تخلوا من غزو السواحل التي يمرون بها كغليسيا لأخذ الناس كأرقاء.

ومن الغنائم التي حصلوا عليها في هذا المحيط يمكننا ذكرها عبر سنوات مختلفة.

ففي سنة 1613م استولى"سليمان رايس" على جزيرة سانت ماري[1] وغنم منها مغانم معتبرة تمثلت في أسر 120شخصا كما استولى على جزيرة قريبة من جزر الكناري تدعى برتوا فغنم منها 700 شخص وفي هذه الأثناء استطاع الجزائريون الوصول إلى إسلندا شمال أوروبا والى جزر بستيمان، ومابين(1650-1654)م وصلوا إلى بليمون في بريطانيا كما تمكن بعض الرياس من الوصول حتى إلى الأراضي الأمريكية فاستطاعوا أن يفتكوا منها مركب انجليزي في تيكسيل texel، في سنة1799 خرج الأسطول الجزائري مرة أخرى إلى المحيط لاعتراض السفن البرتغالية حيث صادف المراكب النمساوية فاستولى عليها.كما أن الرايس "ابن طاباق" التقى بسفينتين برتغاليتين هما : بلاندرة وسكونة فاستولى على الأولى ولاحق الثانية فأغرقها في سواحل برشلونة وكانت تحوي 300 رجلا فأسرهم وتواصلت هذه العمليات إلى سنة1802م عندما تمكن "الرايس حميدو" من الاستيلاء على البجع le cygne قرب رأس الأسطول الجزائري إلى أن أغرقها الانجليزي اللورد اكسموث سنة

---

1 جزيرة تقع في المحيط الأطلسي قريبة من مضيق جبل طارق.

1816م.[1] ونلاحظ أن معظم العمليات التي حدثت في المحيط الأطلسي كانت استكشافية أكثر من أنها عمليات قرصنة وحتى الغنائم كانت قليلة مقارنة بعمليات الحوض المتوسط وهذا راجع لقلة خبرة البحارة في هذا المحيط.

بعد هذه جولتها في الحوض الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي تعود سفن القرصنة إلى الميناء رافعة علمها وعلم الدولة التي أسرتها ومطلقة ثلاث طلقات من مدفعها، يخرج قبطان الميناء ومساعدوه وعددا من العبيد في زورق لاستقبال هذه السفن العائدة لإرشادها إلى المرفأ وعقب وصول سفن القرصنة تسود المظاهرات المملؤة بالفرح والسرور وترافقها زغاريد النساء المتحجبات من فوق السطوح.

ومتى عادت هذه السفن بدون غنائم لا تقام لها هذه الاحتفالات[2] وبعد أن ترسوا تأتي القوراب لأخذ العبيد ثم يضعونهم في سراديب مظلمة وما هي إلا ساعات حتى يدخل عليهم عدد من كبار الدولة ومعهم وكيل الحرج "افندي الصغير"[3] فيقوم هذا الأخير مع معاونيه باستجوابهم وتسجيلهم بواسطة مترجمين وكتابة أسمائهم مع الكنية والجنسية والمهنة وغيرها من البيانات.

---

1 يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص. (190 – 193).

2 جيمس ليندر كاثكارات، المصدر السابق، ص 80.

3 **وكيل الحرج أفندي الصغير** : مكلف بالسجلات الخاصة بغنائم البحر، وأمور الديوانة (الجمارك)، ويلقب أحيانا بقبو دان بالي لكونه المشرف على البحرية، ينظر، ناصر الدين سعيدوني موظفو الدولة الجزائرية في القرن 19، المرجع السابق، ص 33.

وكان الذين لهم أقارب من هؤلاء الأسرى والقادرون على دفع فدية كبيرة يوضعون لفردهم أما الآخرون فيرسلون إلى بيسيتان وكان يعد انذاك أكبر سوق للعبيد حيث يتم عرضهم إلى البيع.[1] أما بالنسبة إلى باقي الغنائم فكانت تقسم في السنوات الثلاثين من القرن 17م على النحو الآتي : يأخذ الداي 12% بمدينة الجزائر و10% في تونس و1% لإصلاح الرصيف البحري وكذلك المرابط يأخذ 1% والباقي من88 الى86% يذهب نصفه إلى ملاك السفن والنصف الأخر لطاقم السفينة وبحارتها فيقسم بينهم على النحو الآتي : الرايس يأخذ من 10 إلى 12 سهم، أما نصيب الأغا فهو 03 أسهم والانكشارية سهمين ورئيس المدفعيات 03 أسهم أما الربان فيأخذ 03 أسهم مع الملاح ورقيب الأشرعة وقيم الباب يأخذ سهمين والجراح ثلاثة أسهم والبحارة الذين على سطح السفينة لهم سهمين وإذا كان على ظهر السفينة رجال من أهل البلاد(الجزائريين)يأخذون سهم واحد لأنه لايعتمد عليهم كثيرا، أما بالنسبة للأرقاء فإن سيدهم يأخذ أسهمهم وأحيانا يعطي لهم جزءا منها.[2] لقد كان نظام تقسيم الغنائم نظاما صارما جدا رغم حدوث بعض التجاوزات من طرف الرايس فكان يأخذ من الغنائم قبل أن يطلع وكيل الحرج إلا أن الداي كان يتغاضى عن ذلك بسبب الجهد الذي بذلوه والأخطار الكثيرة التي كانوا يتعرضون لها.

---

1 باتسيك ماخوفسكي، تاريخ القرصنة في العالم، تر، أنور محمد إبراهيم، (د، ط)، الهيئة المصرية العامة للكتاب : القاهرة (2008)م، ص 113.

2 جون- وولف، المرجع السابق، ص.ص 196- 197.

من خلال ما تناولناه في هذا الفصل نخلص إلى عدة استنتاجات منها :

- ✓ تنوعت وتعددت قطع الأسطول الجزائري فمنها ما هو محلي(داخلي) ومنها ما هو خارجي سواء كانت من الهبات أو الهدايا المقدمة من طرف الدولة العثمانية أو البلدان الأوروبية.
- ✓ عرفت هذه السفن تطورا نوعيا بحسب السنوات فكانت صناعتها مميزة إلى درجة أنها كانت تسبب مشكلة لأساطيل الأعداء كما يعود الفضل في ازدهار هذه السفن إلى مساهمة كل من الأندلسيين والأوروبيين من الأسرى والأعلاج وكذلك السكان الأصليين(الجزائريين).
- ✓ كانت سفن القراصنة تخضع لنظام صارم ودقيق من حيث التنظيم في الميناء إلى عملية ترتيب الرياس والضباط في أماكنهم وكذلك الأمر بالنسبة للتجهيز الذي غلب عليه الإحكام.
- ✓ هذا التنظيم والتجهيز الذي خضعت له السفن مكّنها من القيام بعملها بشكل ناجح في البحار والمحيطات وخاصة في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي وهذا ما مكنها من الوصول إلى أعالي الجزر وأقصى نقطة في هذه البحار، كما أن عائدات القرصنة كان لها دور مهما في تسيير الحياة العامة في الدولة الجزائرية وهذا ماسنتناوله فيما سيأتي لاحقا.

5/ دور النشاط البحري وانعكاساته على مختلف قطاعات الدولة :

ساهم النشاط البحري للأسطول الجزائري خلال هذه الفترة في مختلف الجوانب العامة للدولة سواء كانت سياسية أو اقتصادية

أو اجتماعية وثقافية وتعدى ذلك إلى العلاقات الخارجية، وقد تجلى ذلك من خلال قوة وضعف الأسطول الجزائري أثناء التطورات التي طرأت عليه بدءا من عهد رياس البحر وصولا إلى فرض سيادته على البحر المتوسط لمدة قرن ونصف من الزمن على الأقل قبل أن يبدأ في التراجع أمام الأساطيل الأوروبية الناشئة.

وقبل الحديث عن الدور الذي لعبته عمليات النشاط البحري للأسطول في تسيير شؤون الدولة الجزائرية نتطرق في البداية إلى دوره في المرحلة الأولى أي خلال بداية تشكل الدولة الجزائرية في ظل الحكم التركي.

<u>أولا</u> : كان دوره بالدرجة الأولى في هذه المرحلة هو إنقاذ مسلمي الأندلس بحيث سارع خير الدين على رأس عمارة[1] بلغ عدد سفنها 32 سفينة باتجاه السواحل الاسبانية التي التجأ إليها المسلمين فحمل منها عدد كبير من المسلمين المستضعفين والفارين بدينهم وكرامتهم من بطش وقسوة النصارى كما أنه كان يترك أكبر عدد من بحارته ليضع مكانهم عدد من اللاجئين فيوصلهم ثم يعود إليهم.[2] وقد أكد كثير من المؤرخين أمثال "شارل أندري جوليان" وصاحب كتاب غزوات عروج وخير الدين عن أخلاق وأعمال خير الدين البطولية مما يؤكد صحة أفعاله.

---

1 نقصد بالعمارة السفينة فقد كان يطلق على تجهيز السفن (عمارة السفن).
2 أحمد توفيق المدني، المرجع السابق، ص 208.

وتمكن الصالح رايس في هذا الصدد سنة 1529م من إنقاذ 60 مسلم أندلسي من نواحي بلنسية وكذلك الغارة التي شنها "حسن فنزيانو" و"مراد رايس" ضد سواحل أليكانت الاسبانية فقد وتمكن من خلالها على حمل حوالي 2000مسلم أندلسي والعودة بهم إلى الجزائر[1] وهذا العدد كبير جدا إذا ما قورن بالإمكانيات التي توفرت عليها البحرية الجزائرية في تلك الفترة ولكن من جهة أخرى لا يمكننا نفيه لندرة المادة المعرفية حول هذه الإحصائيات.

__ثانيا__ : يأتي في الدرجة الثانية من حيث الأهمية تحرير السواحل المغربية من التواجد الاسباني حيث بدأت عملية التطهير بتحرير بجاية سنة 1555م وطرد الحاميات الاسبانية منها ثم مستغانم سنة 1558م على يد حسن بن خير الدين كما خاضوا معارك للحصول على المرسى الكبير سنة 1563م والتي حسمت نتيجتها في الأخير للمسلمين[2] لم يقتصر دور الأسطول الجزائري في هذه المرحلة على هاتين النقطتين بل تعدى ذلك إلى جوانب أخرى كالسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية التي جاءت بعد الأمن والاستقرار الذي شهدته السواحل المغاربية وتشكيل الأيالة الجزائرية.

---

1 عمار بوحوش، التاريخ السياسي للجزائر من البداية ونهاية 1962، ط1، دار الغرب الإسلامي : بيروت (1997)م، ص 76.

2 بسام العسلي، الجزائر والحملات الصليبية، ط3، دار النفائس : بيروت، (1986)م، ص. (80 -96).

5- 1 دور النشاط البحري في المجال السياسي : يمكننا تقسيمه إلى قسمين هما :

القسم الأول : يكمن في نوعية الرجال الذين يحكمون بحيث لعبت الأرباح المتحصل عليها من خلال القرصنة دورا كبيرا في ازدياد نفوذ الرياس على حساب الأوجاق في الفترة الممتدة من سنة(1518-1671)م فأصبح البايلربايات يُعينون من طرف رياس البحر المشهورين[1] إلى غاية معركة ليبانت سنة 1571م أين مني الأسطول العثماني بالهزيمة أما الأساطيل الأوروبية فأصبح تعيين الباشا يتم عن طريق الباب العالي.

أما القسم الثاني : فتتمثل في صد الأعداء وبقي هذا الدور متواصلا إلى غاية نهاية التواجد العثماني في الجزائر وفي هذا المجال قام الأسطول الجزائري بأعمال جبارة ومشرفة ومن أمثلة ذلك :

- ✓ صده لحملة شارل الخامس سنة 1541م بعد نجاح حملته الأولى على تونس وتقريره التفرغ لمدينة الجزائر[2] إلا أنه هُزم هزيمة نكراء أمام الأسطول الجزائري والذي ساعده في ذلك الظروف الطبيعية وصمود سكان مدينة الجزائر.
- ✓ كما صد حملة الدانمارك سنة 1770م في عهد الداي محمد عثمان باشا وحملة الضابط أوريلي سنة 1775م التي أعد لها الملك

---

1 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 200.

2 يحي بوعزيز، المراسلات الجزائرية الاسبانية في أرشيف التاريخ الوطني لمدريد(1780-1798)، الجزائر : د.م.ج، (1993)م، ص. (21-24).

الاسباني كارلوس الثالث وأسندت قيادتها إلى الضابط الايرلندي الأصل "الكونت أور يلي la conte oreilly" إلا أنها مُنيت بالفشل وجاءت بعدها حملة أنطونيو الأولى والثانية سنتي 1783م و1784م اللتان أوضحتا لهما صعوبة الحصول على الجزائر[1].

بالإضافة إلى المحافظة على الاستقرار والأمن وحماية السواحل المغاربية من الغزوات الغربية على حسب قول "مولاي بلحميسي" في كتابه "تاريخ البحرية" عن تقرير كتبه "لانفرود وتشي" في تلك الفترة مفاده أن مدينة الجزائر وأسطولها لو دمرا فسوف يؤدي ذلك حتما إلى تدمير القوة العثمانية في السواحل المغربية ومصر وبذلك يسهل على المسيحيين الاستيلاء على هذه المناطق وتصبح خالصة لهم وبذلك يخسر المشرق مساعدة الجزائر وكذلك استئصال العثمانيين في طرابلس وجربة ومنستير وعنابة وبنزرت وغيرهم[2].

كذلك من مهامه في هذا المجال هو وقوفه إلى جانب الأساطيل العثمانية في حروبها ضد الدول الأوروبية من جهة أو عندما تكون الإمبراطورية العثمانية مهددة من جهة أخرى ومن أهم هذه المعارك نجد : معركة ليبانت l'epante في اليونان سنة 1571م التي صمد فيها الأسطول الجزائري رغم تحطم الأسطول العثماني. وفي الحرب العثمانية الروسية سنة 1787م وكذلك وقوفه جنبا إلى جنب من أجل طرد نابليون

---

1 محمد العربي ولد خليفة، الجزائر والعالم (ملامح قرن وأصداء ألفيه)، (د، ط)، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية : الجزائر، (2001)م، ص61.
2 نفسه، ص 62.

بونابارت من مصر.[1] وكانت آخر معارك هذا التلاحم هي معركة نافرين في 20 أكتوبر 1827م ضد الحلف الروسي الانجليزي والفرنسي والتي رسمت نهاية دور الأسطول الجزائري.

2-5 دور النشاط البحري في المجال الاقتصادي : لقد كان النشاط الاقتصادي للسكان هو الذي يقوم عليها بحيث غدت مغانم القرصنة وكل ما يتصل بها من أسرى وإتاوات توفر مصدر هاما لكسب الرزق كما توفر مناصب شغل لغالبية سكان المدن الساحلية.[2] ومن خلال هذا يتضح لنا تراجع الدافع الروحي للجهاد البحري والذي طبعت عليه الصبغة السياسية والاقتصادية التي يُسيرها الربح والخسارة. كما أدت هذه الحياة الاقتصادية إلى رفاهية سكان المدن وزيادة الغنائم وتجمع الثروات بين أيديهم مثل ما فعل "علي بتشين" بحيث ذكرت إحدى الوثائق أن ثروته قدرت بـ 600 أسير.[1]

ورافق هذا الوضع ازدياد في المبادلات التجارية الداخلية بين المدن الجزائرية بحيث ارتفعت نسبة الرسوم من 8الى11% على الغنائم المحلية التي كان يتحصل عليها كل رايس ويقوم ببيعها في الداخل لكن ذلك تغيّر سنة 1780م عندما منعت القرصنة الخاصة من طرف الدولة فآل جميع المحصول من حروب القرصنة البحرية إلى خزينة

---

1 عمار عمورة، المرجع السابق، ص 268.

2 ناصر الدين سعيدوني والشيخ المهدي بوعبدلي، الجزائر في التاريخ (العهد العثماني)، (د، ط)، المؤسسة الوطنية للكتاب : الجزائر، (1984)من ص 44.

3 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 201.

الدولة إضافة إلى ذلك دورها في حماية التجارة الوطنية وهو الذي يبرز من خلال حماية السفن التجارية الجزائرية واغتناء الخزينة بعائدات مالية وذلك بفرض سيطرتها على البحار والضريبة التي فرضت على المراكب المارة على السواحل الجزائرية لضمان أمنهما.[1]

3-5 دور النشاط البحري في المجال الاجتماعي : نلمسه من خلال زيادة نسبة الأسرى في المدن حيث قدر عددهم في بعض الفترات بربع سكان مدينة الجزائر مما ساهم في جلب عناصر جديدة للتركيبة السكانية فمنهم من أصبحت له مكانة في دواليب الحكم كالعنصر اليهودي أو في النشاطات الاجتماعية والاقتصادية كالعنصر الأندلسي والأعلاج.[2] وبسبب هذه العناصر الوافدة حدث خلل في طبقات المجتمع وانقساما بين المدن والريف بحيث عاش سكان المدن في رفاهية بخلاف الريفيين الذين عانوا من الفقر والمجاعة والجفاف.

4-5 دور النشاط البحري في المجال الثقافي : بفضل موارد القرصنة شيّد في الجزائر عدد كبير من المساجد والزوايا والمدارس كما برز فيها التأثير العمراني والهندسي لآسيا الصغرى المتمثل في القباب الكبرى المثمنة الأضلاع التي تغطي المصليات وتحيط بها على

---

1 أندري برينان وآخرون، الجزائر بين الماضي والحاضر، تر : اسطنبولي رابح ومنصف عاشور، (د. ط)، ديوان المطبوعات الجامعية : الجزائر (1984)م، ص 140.

2 ناصر سعيدوني، المرجع السابق، ص 201

3 عمار بوحوش، التاريخ السياسي للجزائر، ط1، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1997، ص 77.

الجهات الأربعة أروقة سقوفها على شكل قباب صغيرة.[1] وهذه الحركة العمرانية كان يقوم بها بعض الأغنياء الذين كانت لهم عوائد من القرصنة بحيث أن الدولة لم تول اهتماما بهذا الجانب.

من خلال هذا المبحث نستنتج أن النشاط البحري للأسطول الجزائري أثر على جميع الميادين في الدولة الجزائرية بحيث عرفت هذه الفترة الزمنية(1518-1830)م نوعين من الأنشطة البحرية فقد كانت هناك الأنشطة الخاصة، التي تبناها رجال لهم نفوذ كبير في الدولة والتي عادت بالنفع بشكل مباشر على المجتمع وتجلى ذلك في ازدهار العمران وأخرى عامة أشرفت عليها الدولة وساهمت بدورها في تخفيف الضرائب المفروضة على السكان بسبب العائدات الوفيرة.

5-5 دور النشاط البحري للأسطول وانعكاساته على العلاقات الجزائرية مع الدول المتوسطية : استطاع خيرالدين باشا في نهاية الثلث الأول من القرن 16م أن يضع النواة الأولى للأسطول الجزائري والذي استطاع أن يُسيطر على البحر المتوسط مدة ثلاثة قرون ونصف من الزمن مؤسساً للجزائر علاقات مع محيطها الخارجي فاتسمت في غالبها بالود وروابط الصداقة خلال مرحلة القوة وبالخوف والتوتر أيام الضعف، حيث عرف الأسطول الجزائري أواخر العهد العثماني مرحلة جديدة كانت من أهم مظاهرها تغير موازين القوى بين الدول الأوربية والجزائر نتيجة ضعفه وتفككه

---

1 شارل أندري جوليان، تاريخ افريقيا الشمالية، ج2، تع : محمد مزالي وبشير بن سلامة، ط2، الدار التونسية للنشر والتوزيع : تونس، (1978)م، ص. (355 – 356).

ومما زاد الطين بلة ظهور الولايات المتحدة الأمريكية على مسرح الأحداث في البحر المتوسط فكانت بتهديدها المتواصل لحركة الأسطول الجزائري آخر مسمار دق في نعش هذا الأسطول، لقد كان من مظاهر قوة الجزائر العثمانية هو الأسطول نفسه، بحيث عرف تطورا مستمراً وحضورا قويًا في البحر استطاعت الجزائر بفضله عقد آلاف المعاهدات والاتفاقيات

ومن أمثلة هذه المعاهدات نجد :

- ✓ معاهدة 7 جويلية 1640م الموقعة بين فرنسا والداي والتي كان من أهم بنودها : تسليم الباستيون والمؤسسات الفرنسية الأخرى في الشرق الجزائري إلى دوكوكيل وإمكانية إقامة كنيسة في الجزائر من طرف القنصل الفرنسي مع تبادل الأسرى بين الطرفين لكنها رفضت من طرف الجانب الفرنسي فرافقتها معاهدة أخرى[1] ترضي الطرفين.[2].
- ✓ معاهدة مع الدانمارك سنة 1771م وكان من أهم بنودها أن تدفع الدانمارك ثمن الصلح الذي قدر بـ 2 ملايين ونصف مليون دولار.[3]
- ✓ معاهدة بين اسبانيا في 26 أوت 1786م وأهم ما نصت عليه هو : حرية التجارة الجزائرية في موانئ أليكانت ومالقا وبرشلونة مع

---

1 هذه المعاهدة الأخرى تأخر دوكوكيل في دفع المستحقات فقام الباشا إبراهيم بإضرام النار في كل ما هو موجود في حضن الباستيون.

2 صالح عباد، المرجع السابق، ص. (123-127). أما فيما يخص نص هذه المعاهدة ينظر للملحق رقم1 ص 49.

3 أحمد الشريف الزهار، المرجع السابق، ص 25.

دفع الأسبان ثمن الصلح والمقدر بـ 20 مليون فرنك بالإضافة إلى إيقاف عملية القرصنة بين الطرفين، كما دفع الأسبان أموالا طائلة للحصول على الصلح والسلم مع الجزائر وهذه الأموال مكنت الجزائر من إدخال بعض مظاهر التمدن إلى مدينتها كإنشاء بعض الحدائق وتشييد دُور جميلة زُينت بالرخام الذي جيء به من جنوة وليفورنا كما استعملوا الزليج.[1]

- ✓ معاهدة بين أمريكا سنة 1795م التي وقعها "جوزيف دونالد صوه" مع داي الجزائر وأهم ما نصت عليه هو : أن تتعهد الولايات المتحدة الأمريكية بدفع مبلغ قدره 725000 دولار مقابل افتداء الأسرى الأمريكيين في المقابل يقوم الداي بمساعدتهم للوصول إلى معاهدات صلح مع كل من إيالة طرابلس وإيالة تونس، وقد تميزت العلاقات الأمريكية الجزائرية في غالبها باستعمال لغة المدفع للحصول على معاهدة جيدة وبذلك فتحت المجال للدول الأوربية والتسابق في الحصول على نفس الامتياز.
- ✓ معاهدة مع السويد سنة 1814م والتي جاءت نتيجة تأخر السويد عن دفع الجزية السنوية إلى الجزائر مما جعل سفنها تتعرض للإغارة من طرف السفن الجزائرية[2] وهذا ما جعلها تسارع لعقد معاهدة سلام جديدة مع الجزائر مع دفع المستحقات.

---

1 صالح عباد، المرجع السابق، ص 169.

2 وليام شالر، مذكرات وليام شالر (قنصل أمريكا في الجزائر 1816-1824)، تعريب وتعليق وتقديم، إسماعيل العربي، (د، ط)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع : الجزائر، (1982)م، ص 144.

وفي فترات السلم تبادلت الجزائر الرسائل والقناصل مع تلك الدول[1]، فعلى سبيل المثال تبادلت رسائل مع "جورج كلافرت"، "لورد بليتمود" وبين "جون شامبرلين" والسير ويليم جونسون" والقنصل "جيمس فريزال"[2] وتضمنت هذه الرسائل شكاوى من مطاردات السفن الجزائرية للسفن التي تخرق دولها المعاهدات المبرمة مع الجزائر.

غير أن الجزائر بدأت تفقد سيطرتها شيئا فشيئا على الشريط البحري وتدخل في عصر الضعف والانكماش منذ أواخر القرن 17م إلى أن تلاشت في الربع الأول من القرن 19م رغم ما عرفته في السنوات الأخيرة منذ القرن 18م وللسنوات الخمسة عشرة الأولى من القرن19م، وهذا ليس لأن الأسطول الجزائري تقدم بل نتيجة انشغال الدول الأوربية بأحداث الثورة الفرنسية وحروب نابليون وظهور بعض البحارة الأقوياء كالرايس حميدو.[3]وجاء الضعف والانحطاط نتيجة عدة ظروف منها الداخلية والخارجية.

أ) <u>الداخلية</u> : اجتمعت عدة ظروف نذكر منها :

- ✓ ضعف الإدارة المركزية بسبب استسلامها لليهود، بحيث وُضعت أهم الموارد الاقتصادية للبلاد في يدهم كأمثال اليهوديين "بكري

---

1 ينظر للملحق رقم9، ص 58.

2 God fery fusher, legende barbaresque guerre commerce et piraderie en afrique du Nord de 1415 a 1830 Traduit et annote, Farida Hellal, office des plecations Universtaires : Alger, 2000,p(432-433).

3 يحي بوعزيز، <u>المراسلات الجزائرية الاسبانية</u>، المرجع السابق، ص. (84-114).

وبوشناق"[1] من حبوب وفلين وخشب وصوف وزيت وغيرها من المواد الأخرى مما جعلهم يرفعون ثمن بعض المواد كالخشب، فإنجر عن ذلك سخط القبائل التي كانت تبيع لهم الأخشاب ومنعتهم من حملها فظلت هذه الأخشاب مكدسة وهذا ما أحدث فجوة في صناعة السفن الجزائرية.[2] لم يستطيع الأتراك العثمانيين تطوير البحرية رغم أهميتها بالنسبة لهم بسبب العدد القليل من أهالي الايالة الذين تدربوا على القيادة ومن الطبيعي أمام هذا الوضع أن لا يجد رأس المال الخاص لاستثماره في الحملات البحرية.[3]

- ✓ الانهيار السياسي الذي عرفته الأيالة الجزائرية بصفة خاصة وباقي الأقطار العربية بصفة عامة والذي جاء نتيجة سوء الحالة الأمنية والفتن والفوضى[4] مما جعل الأنظار تتجه من الاهتمام بشؤون البحر إلى معالجة الأمور الداخلية واثر هذا التدهور في نوعية الرجال الذين يحسنون قيادة السفن فلم يبقى إلا عددا قليل من الأعلاج القادرين على قيادة السفن تاركين بذلك المجال البحري لخدمة الجندية التي تدر عليهم ربحا أكثر من البحرية ففي سنة 1769 لم يتجاوز عدد البحارة 5300 بحارا[5] وهذا يدل على

---

1 اليهوديان بوشناق وبكري هما من أصل ليفروني بايطاليا استقرا بالجزائر خلال القرن 18م، فأسرة بوشناق هي الأولى استقرت بالجزائر في حدود عام 1723م ثم لحقت أسرة بكري، ينظر، حنيفي هلايلي، المرجع السابق، ص 44.

2 عمار هلال، أبحاث ودراسات في تاريخ الجزائر المعاصر (1830-1862)، الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعية : الجزائر، (1950)م، ص 29.

3 مبارك الميلي، المرجع السابق، ص 321.

4 جون ب وولف، المرجع السابق، ص 19.

5 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 200.

تراجع مكانة البحرية على المستوى السياسي والاجتماعي، وهذا الاعتماد الكلي على القوة البحرية أحدث خلل في النظام غداة تراجعها فأوجد فراغا عسكريا في الجزائر حيث أن فرنسا عندما دخلت إلى الجزائر لم تجد مقاومة رسمية بالمعنى المتعارف عليه والتي كان من المفروض هي المخولة للدفاع عن الأيالة.[1]

- ضف إلى ذلك الأضرار التي لحقت بالمدن الجزائرية من جراء الغارات الفاحشة للأساطيل الأوربية في الفترة الممتدة من(1634-1789)م وهذه الهجمات نتج عنها خسائر بشرية وعمرانية باهظة ولعل من أهم أسباب هذا التدهور في نظرنا هو تحول النشاط البحري من هدف ديني سامي جاء للدفاع عن الإسلام وحماية أراضيه من العدوان إلى أغراض اقتصادية بحتة جاءت طلبا للغنى والكسب والربح وهذا ما عبّر عنه المثل الشعبي الشائع في تلك الفترة بين البحارة(يابريطة باكريطة ياقاع البحر) وهذا المثل يوضح لنا أن الغنائم كانت بالنسبة إليهم أهم من أي شئ آخر ولو كلفهم ذلك حياتهم.

ب) الخارجية : نذكر منها :

- تمكن التقدم الصناعي والمهارة الفنية للأساطيل الأوربية من تحدي القوة الجزائرية والوقوف في وجهها منذ أواسط القرن 17م

---

1 ناصر الدين سعيدوني والشيخ المهدي بوعبدلي، المرجع السابق، ص 45.

ونلمس ذلك في تمكن فرنسا من الاستيلاء على 10871 غنيمة بحرية بمياه المتوسط مابين(1793-1815)م.[1]

- إجهاد الأسطول الجزائري بسبب حروب الدولة العثمانية ففي معركة مالطا فقَد الأسطول الجزائري نصف وحداته كما خسر أسماءً لامعة من القادة الجزائريين مثل"علي بتشين".[2]
- أدت كثرة التدخلات الأجنبية بعد مؤتمر فيينا سنه 1815م إلى إحداث خلل سياسي في البيت الجزائري بحيث عرفت العلاقات الجزائرية الأوربية منعرجا خطيرا فعلى إثر ذلك تمكنت دبلوماسية المدفع الأمريكية من أن تحقق انتصارات على السياسة الجزائرية منذ سنة 1812م مما مهَد الطريق للدول الأخرى لأن تحذوا حذوها، فإنجلترا سيرت حملة بقيادة "اللورد اكسموث"للمطالبة باستخلاص آلات تجهيز السفن وغيرها من التجهيزات البحرية.

وكذلك منعت انجلترا وفرنسا حرية التنقل البحري على الأسطول الجزائري تحت التهديد ولم يكتفوا بهذه الحملة الشرسة بل تعدى ذلك، حيث قامت المؤسسات الفرنسية سنة1824م في عنابة والقالة بمساعدة ثورة القبائل وبتشجيع من القناصل والهيئات البرلمانية الانجليزية.[3]

---

1 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص (199-200).
2 مبار بن محمد الميلي، المرجع السابق، ص 166.
3 جون ب وولف، المرجع السابق، ص 19.

وكان من نتائج انتهاء حروب الخلافة الاسبانية التفرغ لإضعاف الأسطول الجزائري خاصة بعد أن أصبح الانجليز متمركزين بقوة في البحر الأبيض المتوسط في جبل طارق وخليج فيكو vico وجزيرة ماهون، ضف إلى ذلك حصّن الفرنسيون قواعدهم في طولون ومرسيليا وهذا الطوق ضيّق الخناق على مجال القرصنة الجزائرية بينما اشترى الهولنديون والدول الأوربية الأخرى التجارية حصانتهم من الهجوم بدفع أتاوة في شكل نقود أو معدات حربية.

حتى الاتفاقيات التي دأبت الجزائر على عقدها مع الدول الأوربية والتي غالبا ما نصت على حرية الملاحة وحق المتاجرة قد قيدت حرية النشاط البحري الجزائري[1] فأدى ذلك إلى نزاعات دولية عند ممارسة الجزائر حقها فيه وجعل الدول الأوربية تفرض سيطرتها البحرية بحجة أن الجزائر خرقت الاتفاقية وهذا ما يسمح لهم باستخدام أسلوب المواجهة العسكرية لإرجاع حقهم المزعوم وتوقيع اتفاقيات وفق مصالحهم ومن أمثلتها الكثير فنجد :

- ✓ معاهدة سنة 1746م مع الدانمارك وبموجبها استطاعت إيقاف عملية القرصنة ضد سفنها وتخفيض الرسوم الجمركية على الواردات القادمة إلى الجزائر من 10% إلى 5% مثلما فعله الانجليز والفرنسيين والهولنديين[2].
- ✓ معاهدة مع هامبورغ سنة 1715م تضمنت عدة بنود منها :

---

1 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 199.

2 صالح عباد، المرجع السابق، ص 163.

- ✓ حرية السفن الهامبرغية بالمرور إلى ميناء الجزائر والموانئ التابعة لها مع احترام تقاليد الدولتين.
- ✓ تخفيض رسومها الجمركية إلى 5% مثل الانجليز والهولنديين.
- ✓ عدم مطالبة الجزائر برسوم السلع المحضورة مثل : البارود والأخشاب والحبال والقطران.
- ✓ أن لا تسمح الجزائر لسفن أيالتها سواء كانت الكبيرة أو الصغيرة بالتسليح للغزو في البلدان المعادية لهامبورغ مهاجمة سفنها.[1]

وتعتبر هذه المعاهدة من أهم المعاهدات التي عقدت بحيث استطاعت هامبورغ وهي دولة أوربية صغيرة مقارنة بالدول الأوربية الكبرى أن تحصل على امتيازات كبيرة وهذا ليس لأنها أصبحت دولة قوية ولكن لضعف دايات الجزائر والأسطول البحري.

- ✓ معاهدة البندقية سنة 1763م والتي كان من أهم بنودها هو : إيقاف عملية القرصنة ضد سفنها مع تحديد الرسوم على الواردات ب 5% بالإضافة إلى منع الاسترقاق وإعفاء السلع الحربية من الرسوم الجمركية.

وعقب هذه التوترات التي عرفتها العلاقات الفرنسية الجزائرية أبرمت معاهدة 1764م وجاءت هذه المرة بعد موقف فرنسا من احتلال الأسبان لوهران والمرسى الكبير، فاتهمت فرنسا بالتواطؤ مع اسبانيا من جهة، ومن جهة أخرى قامت بأعمال قرصنة ضد السفن الجزائرية مع خرق معاهدة الباستيون فجاءت هذه المعاهدة عبارة عن توضيحات

---

1 جمال قنان، نصوص ووثائق، المرجع السابق، ص 167.

وتأكيدات على معاهدة سنة 1689م السابقة[1] وبموجب هذه المعاهدة استرجعت فرنسا امتياز حصن الباستيون.

- ✓ المعاهدة الاسبانية الجزائرية سنة 1785م وكان من أهم بنودها :
- ✓ حرية تنقل الطرفين في البحر دون قيام أي طرف بأعمال تضر الأخر أو تزعجه متذرعا بحجة ما.
- ✓ أن تقوم سفن الأيالة بتقديم المساعدة للسفن التجارية الاسبانية مع حرية التفتيش.
- ✓ السماح للسفن الجزائرية بالرسو في جميع موانئ اسبانيا في حالة اضطرارها.
- ✓ السماح للتجار الاسبانيين بحرية التجارة بالموانئ الجزائرية مع دفع رسوم مماثلة للسكان الأصليين(الجزائريين).[2]

تعتبر هذه المعاهدة من أخف المعاهدات وهذا بسبب الحرب الدائمة بين اسبانيا والجزائر والتي عرفت بحرب 300سنة حسب قول توفيق المدني. جاءت جل هذه المعاهدات لتؤكد ضعف الدولة الجزائرية وتوضح صورة التكالب الأوربي عليها والتسابق في الحصول على اكبر قدرا من التنازلات. لكن قرار الحكومة الفرنسية بالإعلان عن تسيير حملة عسكرية ضد الجزائر قد حسم ذلك الصراع المرير الذي دام بينهما ثلاثة قرون ونصف تقريبا.

---

1 صالح عباد، المرجع السابق، ص 163

2 جمال قنان، المرجع السابق، ص. 215-216.

وهذا القرار كان نتيجة حتمية للتوجه الذي اتخذته الدبلوماسية الفرنسية في تعاملاتها مع السياسة الجزائرية منذ سنة 1820م فقبل هذا التاريخ بحوالي 18سنة كانت الحكومة الفرنسية تعمد دائما من حين لآخر إلى التلويح بإمكانية استخدام القوة ولكن الفكرة كانت تتجه دائما إلى القيام بعملية القصف لمدينة الجزائر.أما التفكير في تجريد حملة برية فقد كان مستبعدا خاصة بعد الكارثة التي لحقت بمحاولة الملك "لويس الرابع عشر"لاحتلال مدينة جيجل والاستقرار بها سنة 1664م.[1]

وما أن حلت سنة 1827م حتى قررت الأساطيل الانجليزية والفرنسية والروسية مواجهة الأسطول العثماني وحليفه الأسطول الجزائري بعد حصار دام أربعة أشهر وكان ذلك في 20 أكتوبر 1827م تمكن أسطول المتحالف المجهز بأحسن التجهيزات أن يحطم الأسطولين معلنا بذلك عن نهاية هذه القوة العظمى التي سادت البحر المتوسط لفترات طويلة من الزمن، لقد قضت معركة نافارين على معظم قطع الأسطول الجزائري فلم يعد قادرا على تجديد هذه القطع في ظل المشاكل السياسية والاقتصادية والأمنية.... التي كانت تتخبط فيها الدولة الجزائرية.

---

1 جمال قنان، العلاقات الفرنسية الجزائرية 1790/1830، (دن ط)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد : الجزائر (1999)م، ص 368.

الخاتمة

نخلص في نهاية الفصل إلى أن النشاط البحري للأسطول الجزائري أثر طوال فترات ازدهاره على كل المجالات الحيوية للدولة الجزائرية، فكلما كانت عائدات القرصنة كبيرة رافقها استقرار سياسي وازدهار اقتصادي ونمو اجتماعي وكلما تراجعت هذه العائدات عانت الجزائر من اضطرابات في علاقتها الخارجية مع انعكاسه على المجتمع فتزداد الضرائب مع انخفاض في المستوى المعيشي الذي يؤدي إلى انتشار الأمراض والفتن.

وتلك المعاهدات التي وقعتها الجزائر مع الدول المتوسطية مكنتها من بسط نفوذها على البحر المتوسط وهذا أثناء قوة الأسطول البحري ولكن في مرحلة ضعفه عادت عليها بالوبال داخليًا وخارجيًا رغم محاولتها التخلص من هذه العوائق بترميم الأسطول إلا أن تلك الترميمات لم تأتي بأكلها، فسرعان ما انهار هذا الأسطول أما الأساطيل الأوربية ذات الخبرة والكفاءة الصناعية وقد كانت عملية القرصنة موردا هاما لخزينة الدولة الجزائرية ولصيانة سفن القرصنة من خلال الإتاوات والضرائب المتمثلة في شكل قطع الأسطول ساهمت في تجديده باستمرار.لقد كانت نهاية هذا النشاط عقب مؤتمري فيينا سنة 1815م، وإكس لاشابال1818، اللذين أنهيا تجارة الرقيق وتحرير الأسرى المسيحيين في شمال إفريقيا[1]. لذا

1- عبد الكريم غلاب، قراءة جديدة في تاريخ المغرب العربي (عصر الإمبراطورية العهد التركي في تونس والجزائر) ج2، دار الغرب الإسلامي : بيروت(2005)م، ص 378.

سارعت بريطانيا في تطبيق قراراتهما مستغلة في ذلك الثورات الانفصالية التي عرفتها الإمبراطورية العثمانية لتسيير حملة إلى الجزائر عرفت بحملة اللورد اكسموث سنة 1816م والتي أجبرت الجزائر على تحرير الأسرى والوعد بإنهاء الاسترقاق وجاء مؤتمر اكس لاشابيل(1818)م ليؤكد على نهاية القرصنة الجزائرية بصفة نظرية من خلال الإشعار الذي أرسلته الدول الأوربية إلى الداي حسين باشا سنة 1819م لكن القرصنة الجزائرية انتهت عمليا سنة 1830م باحتلال فرنسا للجزائر.

